



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 481]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 21, 2017/अग्रहायण 30, 1939

No. 481]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 21, 2017/AGRAHAYANA 30, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 12 दिसंबर, 2017

**सं.टीएमपी/67/2016/एमओपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963(1963 का 38) की धारा 48 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन हेतु अप्रेंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मुरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं टीएमपी/67/2016/एमओपीटी

मुरमुगाव पत्तन न्यास

---

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(नवंबर 2017 के 14वें दिन पारित)

यह मामला एमओपीटी में स्टीवडोरिंग, एवं तटीय प्रहस्तन प्रचालन हेतु अप्रकंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मुरमुगाव पत्तन ट्रस्ट (एमओपीटी) से प्राप्त दिनांक 25 अक्टूबर 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय इसकी पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 के अंतर्गत 1 अगस्त 2016 से महापत्तनों के लिए प्रभावी स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन पॉलिसी की एक प्रति अग्रेषित कर दी है। जो बाद में, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत नीति निर्देशों के तौर पर अपने दिनांक 17 अक्टूबर 2016 के साथ पठित पत्र संख्या पीडी - 11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 के तहत महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश, जारी किए गए हैं। उक्त दिशानिर्देश प्राधिकरण द्वारा 15 नवंबर, 2016 के राजपत्र संख्या 407 के अंतर्गत अधिसूचित किये गये हैं।
3. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के तहत 5 नवंबर, 2016 को महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग एवं तटीय प्रहस्तन ऑपरेशंस के लिए अप्रकंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों पर एक कार्यशाला आयोजित की गयी। एमओपीटी सहित सभी महापत्तनों के वरिष्ठ अधिकारियों ने कथित कार्यशाला में भाग लिया।
- 4.1 एमओएस द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुसरण में, एमओपीटी ने स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव पेश किया है।
- 4.2 एमओपीटी के दिनांक 25 अक्टूबर 2016 के प्रस्ताव में उल्लेखित मुख्य बिंदुओं का सारांश इस प्रकार है:

**(i). स्कोप और प्रयोज्यता और निष्पादन मॉनिटरिंग:**

- (क). **स्कोप और प्रयोज्यता** - अप्रकंट प्रशुल्क के निर्धारण संबंधी यह प्रस्ताव एजेंसियों या फर्मों द्वारा सभी स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन परिचालन को पूरा करने के लिए है जो मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राधिकृत हैं जिन्हें महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के अनुसार यह परिचालन कार्य करने के लिए प्राधिकृत किया गया है।
- (ख). **गैर प्रयोज्यता** - यह प्रस्ताव बीओटी/बीओओटी ऑपरेटरों या निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए किसी भी अन्य व्यवस्था के लिए लागू नहीं है, जो कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005, 2008 और 2013 के अनुसार अभिशासित हैं।
- (ग). **निष्पादन मॉनिटरिंग** - ऑपरेटर के निष्पादन को पत्तन और टीएएमपी द्वारा तिमाही आधार पर मॉनिटर किया जाएगा। निर्धारित निष्पादन प्राप्त करने में किसी भी कमी की स्थिति में, बंदरगाह, ऑपरेटर के साथ परिचालक द्वारा पत्तन में किए गए समझौते में निहित शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक(ऑपरेटर) पर कार्रवाई करेगा।

**(ii). प्रस्ताव के मुख्य आकर्षण नीचे दिए गए हैं:**

- (क). प्रहस्तन किए जाने वाले प्रत्येक कार्गो की इष्टतम क्षमता की गणना प्रति शिफ्ट आधार पर की जाती है।
- (ख). पोत द्वारा अभिशासित/नियंत्रित वस्तुओं को दो प्रमुख वर्गों अर्थात् ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।
- (ग). पत्तन, यूजर के साथ व्यापक चर्चा के बाद, दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदंडों को, व्यावहारिक और मुरमुगांव पत्तन न्यास की मौजूदा स्थिति को ध्यान में रखते हुए तय किया गया है।

(घ). दिशानिर्देशों में निर्धारित और एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंड, विचलन के कारणों सहित एमओपीटी द्वारा यथा- प्रस्तुत नीचे सारणीबद्ध हैं:

क्रम सं.	वस्तु	मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों में उत्पादकता मानदंड (प्रति हुक प्रति शिफ्ट टनों में)	एमओपीटी द्वारा प्रस्ताव में प्रस्तावित (प्रति शिफ्ट प्रति हुक टनों में) *	लागत विवरणी में एमओपीटी द्वारा माना जाता है जो उत्पादकता की सही समझने के लिए तालिका में डाला गया है	निर्धारित मानदंडों की तुलना में कम निष्पादकता पर विचार करने के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत कारण
<b>क</b>	<b>ड्राई बल्क कार्गो</b>				
(i).	उर्वरक	900	700	725	उर्वरक आमतौर पर पुराने और छोटे क्षमता वाले जहाजों में वहन किए जाते हैं। इसलिए क्रेन की क्षमता कम है
(ii).	खाद्य अनाज, कच्ची चीनी	600	370	560	श्रमिक द्वारा वाहित /बर्थ आदि पर शेड में कई कार्य
(iii).	कोयला / कोक	1000	880	900	सीधे बार्जेंस में डिस्चार्ज होते हैं इसलिए ज्वार-भाटा, मौसम, नीचा प्रवाह और बार्जेंस की उपलब्धता से निर्वहन प्रभावित हो सकता है
(iv).	लौह अयस्क, छर्रो, बॉक्साइट लम्पी	1460	880	950	सीधे बार्जेंस में डिस्चार्ज करना इसलिए ज्वार, मौसम, प्रवाहों के नीचे और बार्जेंस की उपलब्धता से निर्वहन प्रभावित हो सकता है
(v).	चूना पत्थर, डोलोमाइट, लावा	1080	880	900	सीधे बार्जेंस में डिस्चार्ज करना इसलिए ज्वार, मौसम, प्रवाहों के नीचे और बार्जेंस की उपलब्धता से निर्वहन प्रभावित हो सकता है
<b>ख.</b>	<b>ब्रेक बल्क</b>				
(i).	स्टील कॉइल्स, स्लैब्स	1360	500	600	होल्ड्स के भीतर स्टोवेज, प्रत्येक परत का एकत्र होना, कार्गो का पोत तक भंडारण और आवागमन, कॉइल का आकार / वजन, उत्पादकता को प्रभावित करने वाले कारक हैं।
(ii).	जंबो बैग में कार्गो	560	400	400	आवक बैगों को काट कर एल्यूमिना का थोक में लदान किया जाता है। दो डैक / कॉमिंग में भंडारित बैग्ड कार्गो, शेड में वाहन चालन
(iii).	ग्रेनाइट	500	500	500	मानदंडों के समान
(iv).	इमारती लकड़ी लॉग	480	270	-	पत्तन में संभाला नहीं
(v).	सभी प्रकार के पाइप्स	280	270	280	कोई विचलन नहीं

[\* आगे के पैराग्राफ में एमओपीटी द्वारा परिकलित स्टीबडोरिंग एंड तटीय प्रहस्तन दरों की लागत विवरणी के सारांश से देखा जा सकता है कि प्रहस्तन दर, प्रति शिफ्ट की क्षमता से परिकलित किया जाता है और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई उपरोक्त तालिका से प्रस्तावित दर अलग है (यानी अधिकांशतः अधिक है)। इससे भी महत्वपूर्ण बात है बाद के पैराग्राफ में उल्लेखित एमओपीटी द्वारा दिसंबर 2016 के प्रस्तावित निष्पादन मानक, पत्र गणना में मान्य निष्पादन पैरामीटर के अनुरूप है। उपरोक्त तालिका केवल मानदंडों में विचलन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत कारणों को बताने के लिए है।]

(ङ). प्रति पाली निष्पादन हासिल करने के लिए परिचालन लागत का प्रति पाली आधार पर कार्गो-वार अनुमान लगाया गया है। ड्राई बल्क कार्गो के लिए परिचालन लागत का अनुमान निम्नलिखित प्रमुख शीर्षों के अंतर्गत दिया गया है:

(i). उपकरण किराया लागत

- (ii). श्रम लागत
- (iii). परिचालन संबंधी ऊपरि व्यय
- (iv). प्रशासनिक ऊपरि व्यय
- (च). मॉडल में कोई पूंजी निवेश की परिकल्पना नहीं की गई है इसलिए, मूल्यहास पर विचार नहीं किया गया गया है।
- (छ). किसी लाइसेंस शुल्क पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि स्टीवडॉरिंग परिचालन के लिए कोई भूमि आवंटित नहीं की गई है।
- (ज). अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए राजस्व हिस्सेदारी को लागत के रूप में नहीं माना गया है।
- (झ). परिचालन संबंधी और प्रशासकीय ऊपरि व्यय के लिए उपकरण किराया और श्रमिक लागत की कुल राशि का 20% आकलित किया गया है।
- (ञ). अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के दौरान कुल परिचालन लागत पर 20% का एक उचित अंतर माना जाता है।
- (ट). अधिकतम प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसंबर के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (होलसेल प्राइस इंडेक्स) में भिन्नता के 60% तक की मुद्रास्फीति को सूचकांकित की जाएगी। समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ठ). स्टीवडोर संचालन के लिए प्रति शिफ्ट कार्गो-वार राजस्व मांग प्रशुल्क के माध्यम से आकलित की गई जानी है। स्टीवडोर के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क कैप की गणना प्रति पाली प्रति टन के आधार पर की जाती है। प्रति पाली फैलकर प्रत्येक वस्तु के लिए मूल्यांकन प्रति पाली इष्टतम क्षमता पर राजस्व की मांग के आधार, प्रत्येक प्रहस्तित वस्तु के लिए ताकि वस्तु प्रहस्तन के लिए राजस्व की मांग निकाली जा सके। [एमओपीटी ने कामकाज प्रस्तुत किया है]
- (ड). तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रत्येक पाली कार्गो-वार राजस्व मांग, प्रशुल्क के माध्यम से तय की जानी है। मूरिंग डॉल्फिन, रेल साइडिंग और बर्थ में तटीय प्रचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा की गणना प्रति शिफ्ट के आधार पर की जाती है। राजस्व मांग प्रति पाली को प्रत्येक वस्तु के लिए प्रहस्तन विधि के तहत उसके प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता के अनुपाततः आकलित की जाती है ताकि वस्तु के लिए राजस्व मांग का आकलन किया जा सके।
- (ढ). पत्तन ने प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत की है जो प्रस्ताव के अनुबंध-। और ॥ के रूप में संलग्न है। एमओपीटी (पिछले कॉलम में दी गई) द्वारा परिकलित दर लागत विवरणी का सारांश नीचे सारणीबद्ध है:

(i) स्टीवडोरिंग प्रचालन :

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दिशानिर्देशों में निर्धारित निष्पादन मानदंड		एमओपीटी का प्रस्ताव				
		(शिफ्ट प्रति टन)	हुकों की संख्या प्रति शिफ्ट में काम करती है	उत्पादकता मानदंड (प्रति टन प्रति शिफ्ट)	हुकों की संख्या प्रति शिफ्ट में काम करती है	टन प्रति शिफ्ट	प्रति पाली कुल राजस्व आवश्यकता [कुल ऑपरेटिंग लागत + लाभ मार्जिन @ 20%] (में)	दर प्रति टन (रु.)
क	ड्राई बल्क - स्टीवडोरिंग प्रचालन							
1	तैयार उर्वरक	900	3	725	3	2175	160272.00	73.69
2	खाद्य अनाज	660	3	560	3	1680	331311.12	197.21

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दिशानिर्देशों में निर्धारित निष्पादन मानदंड		एमओपीटी का प्रस्ताव				
		(शिफ्ट प्रति हुक प्रति टन)	हुकों की संख्या प्रति शिफ्ट में काम करती है	उत्पादकता मानदंड (प्रति हुक प्रति शिफ्ट)	हुकों की संख्या प्रति शिफ्ट में काम करती है	टन प्रति शिफ्ट	प्रति पाली कुल राजस्व आवश्यकता [कुल ऑपरेटिंग लागत + लाभ मार्जिन @ 20%] (में)	दर प्रति टन (रु.)
3	कोकिंग कोल	900	4	900	3	2700	104832.00	38.83
4	लौह अयस्क ढक्कन / छर्रों	1460	4	950	3	2850	203967.12	71.57
5	अन्य अयस्क और खनिज	870	3	870	3	2610	106848.00	40.94
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	1080	3	900	3	2700	217407.12	80.52
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	1120	3	725	3	2175	108864.00	50.05
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिंगेल्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी) *	कोई अलग मानक निर्धारित नहीं हैं		550	3	1650	90720.00	54.98
9	लकड़ी के टुकड़े	कोई अलग मानक निर्धारित नहीं हैं		750	3	2250	407064.00	180.92
* (एमडी) का अभिप्राय मूरिंग डॉल्फिन से है								
ख.	ब्रेक बल्क - स्टीवडोरिंग ऑपरेशन							
1	बैग्ड कार्गो	300	2.5	300	2.5	750	28239.12	37.65
2	जंबो बैग	560	2.5	400	2.5	1000	76104.00	76.10
3	जंबो बैग (हैच में रक्त स्राव)	कोई अलग मानक निर्धारित नहीं हैं		350	2.5	875	79143.12	90.45
4	लोहा और इस्पात - कुंडल और स्लैब	1360	2.5	600	2.5	1500	357183.12	238.12
5	लौह और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट्स	280	2.5	280	2.5	700	210000.00	300.00
6	टीएमटी / डब्लूआर बार			180	2.5	450	529215.12	1176.03
7	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	500	2	500	2	1000	77448.00	77.45
8	कंटेनर - खाली	200	2	200	2	400	72246.72	180.62
9	कंटेनर - लदे हुए	1050	2	1050	2	2100	72246.72	34.40

## (ii). बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन:

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	एमओपीटी का प्रस्ताव				
		निष्पादन : टनों में (शिफ्ट प्रति हुक प्रति टन)	हुकों की संख्या (प्रति शिफ्ट)	टन प्रति शिफ्ट	कुल राजस्व मांग प्रति शिफ्ट (पुल प्रचालन लागत + लाभ का मार्जन @ 20%) (रु.)	दर प्रति टन (रु.)
क.	ड्राई बल्क - बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन :					
1	तैयार उर्वरक	725	3	2175	237552.00	109.22
2	खाद्य अनाज	560	3	1680	484527.12	288.41
3	कोकिंग कोल	900	3	2700	14112.00	5.23
4	लौह अयस्क लंप / पल्ले	950	3	2850	587007.12	205.97
5	अन्य अयस्क और खनिज	870	3	2610	293328.00	112.39
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	900	3	2700	444207.12	164.52
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	725	3	2175	108864.00	50.05
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	550	3	1650	90720.00	54.98
9	लकड़ी के टुकड़े	750	3	2250	1011864.00	449.72
ख.	ब्रेक बल्क - बर्थ पर तटीय प्रहस्तन संचालन:					
1	बैग्ड कार्गो	300	2.5	750	28239.12	37.65
2	जंबो बैग	400	2.5	1000	76104.00	76.10
3	जंबो बैग (हैच में स्राव)	350	2.5	875	79143.12	90.45
4	लोहा और इस्पात - कुंडल और स्लेब	600	2.5	1500	525183.12	350.12
5	टीएमटी / डब्लूआर बार	180	2.5	450	445215.12	989.37
6	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	500	2	1000	77448.00	77.45
7	कंटेनर - खाली	200	2	400	206646.72	516.62
8	कंटेनर - लदे हुए	1050	2	2100	206646.72	98.40

## (iii). मूरिंग डॉल्फिन्स पर बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन :

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	पत्तन द्वारा विचारित निष्पादन (टन प्रति हुक प्रति शिफ्ट)	हुकों की सं. (प्रति शिफ्ट)	टन प्रति शिफ्ट	कुल राजस्व मांग प्रति शिफ्ट (कुल प्रचालन लागत + लाभ का मार्जन @ 20%) (रु.)	दर प्रति टन (रु.)
क.	<b>ड्राई बल्क – तटीय प्रहस्तन प्रचालन</b>					
1	कोकिंग कोल	900	3	2700	146160	54.13
2	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर ध्यान, लैड और जस्ता अयस्क	950	3	2850	138096	48.45
3	अन्य अयस्क और खनिज	870	3	2610	100800	38.62
4	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	550	3	1650	142128	86.14

## (iv). रेल साईड पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन:

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	पत्तन द्वारा विचारित निष्पादन (टन प्रति हुक प्रति शिफ्ट)	प्रति पाली गणित की गई हुकों की संख्या	टन प्रति शिफ्ट	कुल राजस्व मांग प्रति शिफ्ट (पुल प्रचालन लागत + लाभ का मार्जन @ 20%) (रु.)	दर प्रति टन (रु.)
क.	<b>ड्राई बल्क</b>					
1	तैयार उर्वरक	725	3	2175	0	0.00
2	खाद्य अनाज	560	3	1680	1008000	600.00
3	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर ध्यान, लैड और जस्ता अयस्क	950	3	2850	0	0.00
4	कटा हुआ स्क्रेप	700	3	2100	0	0.00
5	अन्य अयस्क और खनिज	870	3	2610	0	0.00
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	900	3	2700	299040	110.76
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	725	3	2175	0	0.00
8	लकड़ी के टुकड़े	750	3	2250	0	0.00
	<b>ब्रेक बल्क</b>					
1	बैग्ड कार्गो	300	2.5	750	0	0.00
2	जंबो बैग	400	2.5	1000	0	0.00

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	पत्तन द्वारा विचारित निष्पादन (टन प्रति हुक प्रति शिफ्ट)	प्रति पाली गणित की गई हुकों की संख्या	टन प्रति शिफ्ट	कुल राजस्व मांग प्रति शिफ्ट (पुल प्रचालन लागत + लाभ का मार्जन @ 20%) (रु.)	दर प्रति टन (रु.)
3	इस्पात - कुंडल और स्लैब	600	2.5	1500	821703.12	547.80
4	लौह और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट्स	280	2.5	700	0	0.00
5	टीएमटी / डब्ल्यूआर बार	180	2.5	450	680583.12	1512.41
6	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	500	2	1000	724416	724.42
7	कंटेनर - खाली	200	2	400	0	0.00
8	कंटेनर - लदे हुए	1050	2	2100	0	0.00

(दिशानिर्देशों में मूरिंग डॉल्फिन और रेलवे साइडिंग पर तटीय प्रचालन के लिए कोई अलग मानकों का निर्धारण नहीं किया गया है। एमओपीटी ने, बर्थ में प्रासंगिक कार्गो के प्रहस्तन हेतु मूरिंग डॉल्फिन और रेलवे साइडिंग प्रचालन पर यथा प्रस्तावित निष्पादन स्तर को अपनाया है।)

5.1. प्रस्ताव के अवलोकन पर, यह पाया गया है कि एमओपीटी ने निम्नलिखित दस्तावेज़ प्रस्तुत नहीं किये हैं:

- एसओआर के संचालन की शर्तों सहित ड्राफ्ट दरमान।
- प्रस्तावित निष्पादन मानक।
- विषयगत प्रस्ताव के लिए अपने बोर्ड की मंजूरी की प्रति।

5.2. इसलिए, एमओपीटी को हमारे 4 नवंबर 2016 के पत्र के माध्यम से उपरोक्त सूचना / दस्तावेज तत्काल टीएमपी को प्रस्तुत करने और संलग्न सूची के अनुसार उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को साथ-साथ विषयगत प्रस्ताव पर 18 नवंबर 2016 तक टिप्पणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। इसके बाद 22 नवंबर 2016 को अनुस्मारक भेजा गया। एमओपीटी ने 14 दिसंबर 2016 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तावों और निष्पादन मानकों के प्रस्तावित ड्राफ्ट दरमान प्रस्तुत किये। एमओपीटी ने 21 फरवरी 2017 के पत्र के माध्यम से विषय प्रस्ताव को मंजूर करने से संबंधित संकल्प की प्रति प्रस्तुत की है।

5.3. इसके बाद एमओपीटी ने 21 दिसंबर 2016 के अपने ईमेल के माध्यम से कुछ कार्गो मर्चें के लिए दरों का संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है। इसके अतिरिक्त एमओपीटी ने 1 नवंबर, 2017 के अपने ई-मेल के माध्यम से स्टीवेडोरिंग ऑपरेशंस के बैगेज कार्गो के लिए प्रत्येक पाली के लिए उपकरण किराया लागत को विवरण दिया है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत गणना से, यह देखा गया है कि कुछ संशोधनों को छोड़कर एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क दरों में यथास्थिति बनाए रखा है। एमओपीटी द्वारा किए गए संशोधन निम्नानुसार हैं:

- पत्तन ने स्टीवेडोरिंग ऑपरेशन के तहत ब्रेक बल्क - बैग्ड कार्गो के लिए संशोधित आकलन प्रस्तुत किये हैं। नतीजतन, मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दर के समर्थन में संशोधित परिकलन में प्रस्तावित दर रु.37.65 से रु.285.60 प्रति टन से संशोधित कर दी गई है।
- पत्तन ने ब्रेक बल्क - बैग्ड कार्गो के तटीय प्रहस्तन परिचालन कार्य के लिए संशोधित अनुमान प्रस्तुत किए और अपने मूल प्रस्ताव में रु.37.65 / टन के मुकाबले रु.672.00 प्रति टन की दर से गणित की है।
- पत्तन द्वारा रेल साइडिंग पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन के तहत ब्रेक बल्क कार्गो-बैग्ड कार्गो के प्रहस्तन हेतु किया गया आकलन पहले शून्य था और अब वह प्रस्तावित दर के अनुसार रु.1008.00 प्रति टन गणित किया गया है।



5.4. तदनुसार एमओपीटी द्वारा निम्न के लिए अनुमोदन हेतु अनुरोध किया गया है:

(i). एमओपीटी पर स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन प्रसतावित के लिए अपक्रंट प्रशुल्क

**भाग I- स्टीवडोरिंग संचालन**

खंड - क - ड्राई बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	तैयार उर्वरक	73.69
2	खाद्य अनाज	197.21
3	कोकिंग कोल	38.83
4	लौह अयस्क लंप / पल्लों-छरों	71.57
5	अन्य अयस्क और खनिज	40.94
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	80.52
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	50.05
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	54.98
9	लकड़ी के टुकड़े	180.92

खंड - ख - ब्रेक बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	बैगड कार्गो	285.60
2	जंबो बैग	76.10
3	जंबो बैग (हैच में स्राव)	90.45
4	लोहा और इस्पात - कुंडल और स्लैब	238.12
5	लौह और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट्स	300.00
6	टीएमटी / डब्लूआर बार	1176.03
7	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	77.45
8	कंटेनर - खाली	180.62
9	कंटेनर - लदे हुए	34.40

**भाग II- मूरिंग डॉल्फिस पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन**

खंड -क – मूरिंग डॉल्फिस पर ड्राई बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	कोकिंग कोल	54.13
2	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कंसट्रेट, लैड और जस्ता अयस्क	48.45
3	अन्य अयस्क और खनिज	38.62
4	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	86.14

**भाग III- रेल साईडिंग पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन**

खंड - क – रेल साईडिंग पर ड्राई बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	खाद्य अनाज	600.00
2	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	110.76

खंड - ख- ब्रेक बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	बैगड कार्गो	1008.00
2	इस्पात - कुंडल और स्लैब	547.80
3	टीएमटी / डब्लूआर बार्स	1512.41
4	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	724.42

**भाग IV- बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन**

खंड – क – ड्राई बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	तैयार उर्वरक	109.22
2	खाद्य अनाज	288.41
3	कोकिंग कोल	5.23
4	लौह अयस्क ढक्कन / छर्रो	205.97

5	अन्य अयस्क और खनिज	112.39
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	164.52
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	50.05
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	54.98
9	लकड़ी के टुकड़े	449.72

खंड - ख - ब्रेक बल्क

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
1	बैग्ड कार्गो	672.00
2	जंबो बैग	76.10
3	जंबो बैग (हैच में स्राव)	90.45
4	लोहा और इस्पात - कुंडल और स्लैब	350.12
5	टीएमटी / डब्लूआर बार्स	989.37
6	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	77.45
7	कंटेनर - खाली	516.62
8	कंटेनर - लदे हुए	98.40

## (ii). निष्पादन मानक:

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	दर प्रति टन (रु.)
(1).	ड्राई बल्क कार्गो	
(i).	उर्वरक	725
(ii).	खाद्य अनाज, कच्ची चीनी	560
(iii).	कोयला / कोक	900
(iv).	लौह अयस्क, छर्रो, बॉक्साइट लम्पी	950
(v).	कटा हुआ स्क्रेप	700
(vi).	अन्य अयस्क और खनिज	870
(vii).	चूना पत्थर, डोलोमाइट, स्लेग	900
(viii).	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	725

(ix).	एल्यूमिना और पिग आयरन सिलिलियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	550
(x).	लकड़ी के टुकड़े	750
<b>(2).</b>	<b>ब्रेक बल्क कार्गो</b>	
(i).	बैग्ड कार्गो	300
(ii).	कार्गो जंबो बैग	400
(iii).	जंबो बैग (हैच में स्राव)	350
(iv).	स्टील कॉइल्स, स्लैब्स	600
(v).	लौह और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट्स	280
(vi).	ग्रेनाइट	500
(vii).	टीएमटी / डब्ल्यूआर बार्स	180
(viii).	कंटेनर - खाली	200
(ix).	कंटेनर - लदे हुए	1050

6.1. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी के दिनांक 25 अक्टूबर 2016 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे पत्र दिनांक 4 नवंबर 2016 के माध्यम से उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों और स्टीवडोर्स एसोसिएशन की टिप्पणी के लिए परिचालित की गई।

6.2. एमएसए के ईमेल दिनांक 18 नवंबर 2016 और विषयगत प्रस्ताव पर 12 जनवरी 2017 की ईमेल के माध्यम से प्राप्त हुई टिप्पणियों की प्रति एमओपीटी को जानकारी के रूप में भेजी गई। मामले को अंतिम रूप देने तक एमओपीटी से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

6.3. इस मामले से संबंधित लिखित सबमिशन प्रस्तुत करने वाले 6 जनवरी 2017 के ईमेल के माध्यम से मैसर्स एस्पिनबॉल एंड कंपनी (एसी) की टिप्पणियां एमएसए एसी की टिप्पणियों का पुनरावृत्ति है जो पहले पैराग्राफ में उल्लेखित की गई हैं और इसलिए इन्हें यहां दोहराया नहीं गया है। अब तक एमओपीटी से हमें कोई टिप्पणी नहीं मिली है।

6.4. गोवा मिनरल ऑर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) के 24 दिसंबर 2016 के अपने पत्र के माध्यम से विषयगत प्रस्ताव पर प्रतिक्रिया प्राप्त हुई, जिन्हें एमओपीटी को फीडबैक जानकारी के रूप में भेजा गया था तथा एमओपीटी ने 12 जनवरी 2017 के पत्र के माध्यम से अपना उत्तर प्रस्तुत किया।

7.1. एमओपीटी को, दिनांक 25 अक्टूबर 2016 के प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, हमारे 28 दिसंबर 2016 के पत्र में कुछ बिंदुओं पर जानकारी / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने 12 जनवरी 2017 के पत्र के माध्यम से सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। एमओपीटी ने हमारे द्वारा अपेक्षित और पिछले तीन सालों से एमओपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक प्रबंधन दरों को भी प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का सारांश और एमओपीटी की प्रतिक्रिया नीचे दी गई है:

क्रम सं.	मांगी गई सूचना और स्पष्टीकरण	एमओपीटी की प्रतिक्रिया
1.	<b>निष्पादन मानदंड:</b>	
(i).		
(क).	एमओपीटी एल्यूमिना और पिग आयरन सिलिलियों हेतु स्टीवडरिंग ऑपरेशंस के लिए 725 टन प्रति हुक प्रति	निष्पादन सीधे सीधे बर्थ उपलब्धता से जुड़ा होता है मुरमुगाव पत्तन में, केवल दो सामान्य

	पाली की कम निष्पादकता का आधार बताएं जबकि दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट निष्पादकता मानदंडों के अनुसार 1120 टन प्रति हुक प्रति पाली है।	कार्गो बर्थ हैं और पत्तन वर्तमान में केवल एक एचएमसी के साथ काम कर रहा है। इसके अलावा, एक पारंपरिक बर्थ होने के कारण क्रेन के लिए अधिक ट्रकों / ट्रेलरों की तैनाती के लिए पर्याप्त स्थान उपलब्ध नहीं है और इसके परिणामस्वरूप यह लोडिंग ऑपरेशन को प्रभावित करता है। एक टन वाले जंबो बैग बोर्ड पर लाए जाते हैं और बल्क प्रेषण के रूप में समेकित होते हैं और न कि ब्रेक-बल्क (बैग में) के रूप में निर्यात किये जाते हैं।																					
(ख).	मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग पर कार्गो के तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए मानदंडों की अनुपस्थिति में, यह पाया गया है कि पत्तन ने बर्थ पर प्रहस्तन के लिए इन दोनों क्षेत्रों हेतु निष्पादन के स्तर को बराबर माना है जो माना गया है। पत्तन की पुष्टि करें कि बर्थ पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए माना जाने वाला निष्पादकता पैरामीटर मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग पर भी प्राप्त किया जा सकता है।	विभिन्न कारकों के कारण, हालांकि मूरिंग डॉल्फिन पर निष्पादन मानक हासिल करना हमेशा संभव नहीं है, बफर के मुताबिक, मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग के लिए निष्पादन मानक के स्तर को पिछले डेटा और निष्पादन मानकों के साथ आकलित किया गया है। इस का उद्देश्य उच्च निष्पादकता के लिए लगातार सुधार करना है। [यह देखा गया है कि एमओपीटी ने रेल साइडिंग और मूरिंग डॉल्फिन पर तटीय प्रहस्तन के लिए निष्पादकता को निष्पादकता स्तर के समतुल्य माना है, जो बर्थ पर तटीय प्रहस्तन के लिए माना जाता है।																					
(ग).	मुरमुगाव स्टीवडोरस एसोसिएशन ने संयुक्त सुनवाई में बताया था कि कंटेनर प्रहस्तन के निष्पादन मानक प्रति टन आधार पर निर्धारित मानकों के मुताबिक प्रति टीईयू आधार पर होने चाहिए। पत्तन समीक्षा करने के लिए सहमत हो गया था। एमओपीटी के प्रस्ताव में कंटेनर के लिए प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का प्रति टन आधार पर प्रावधान किया गया है। पत्तन, पत्तन द्वारा कार्यान्वयन में आसानी के लिए इस मद के लिए लेवी और पत्तन निष्पादन मानक की इकाई की समीक्षा करने पर विचार कर सकता है।	पत्तन प्रति टन आधार पर निर्धारित मानक के अनुसार प्रति टीईयू आधार पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए निष्पादकता मानदंड तय करने के लिए सहमत है। हालांकि, कंटेनर लाइनों के अनुरोध के अनुसार टीएएमपी प्राप्त करने योग्य मानदंडों की उचित रूप से समीक्षा कर सकता है। कंटेनर लाइन्स ने प्रत्येक पाली के 35 से 40 चाल के निष्पादकता मानदंड का अनुरोध किया है।																					
(ii).	एमओपीटी ने निम्नलिखित कार्गो को शामिल करने का प्रस्ताव दिया है, जिसके लिए स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों में कोई मानक निर्धारित नहीं किया गया है: <table><tr><th>क्रम सं.</th><th>वस्तु</th><th>एमओपीटी द्वारा माना गया मानक (टन प्रति हुक, प्रति पाली)</th></tr><tr><td colspan="3">ड्राई बल्क</td></tr><tr><td>1.</td><td>एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)</td><td>550</td></tr><tr><td>2.</td><td>लकड़ी के टुकड़े</td><td>750</td></tr><tr><td colspan="3">ब्रेक बल्क</td></tr><tr><td>3.</td><td>जंबो बैग (हैच में स्लाव)</td><td>350</td></tr><tr><td>4.</td><td>टीएमटी/ डब्ल्यूआर बार्स</td><td>180</td></tr></table>	क्रम सं.	वस्तु	एमओपीटी द्वारा माना गया मानक (टन प्रति हुक, प्रति पाली)	ड्राई बल्क			1.	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	550	2.	लकड़ी के टुकड़े	750	ब्रेक बल्क			3.	जंबो बैग (हैच में स्लाव)	350	4.	टीएमटी/ डब्ल्यूआर बार्स	180	-
क्रम सं.	वस्तु	एमओपीटी द्वारा माना गया मानक (टन प्रति हुक, प्रति पाली)																					
ड्राई बल्क																							
1.	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (एमडी)	550																					
2.	लकड़ी के टुकड़े	750																					
ब्रेक बल्क																							
3.	जंबो बैग (हैच में स्लाव)	350																					
4.	टीएमटी/ डब्ल्यूआर बार्स	180																					
(क).	प्रस्ताव में समान प्रकार के कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के बावजूद कृपया सीरियल नंबर 1 और 3 में दिए गए कार्गो मदों को वर्गीकृत करने के कारणों की व्याख्या करें।	जंबो बैग को शुरू में ब्रेक बल्क कार्गो के रूप में लाये जाते हैं और बाद में बैगों को खोला जाता है और हैचों में डाला /रखा जाता है, जिसमें समय लगता है। क्योंकि आयातक को प्राप्तकर्ता पत्तन पर कार्गो की बल्क में आवश्यकता होती है। हाइड्रोस्कोपिक कार्गो ढीला वहित नहीं किया जा सकता है और इसे सील जंबो बैग में बदल दिया जाता है।																					

(ख). एमओपीटी, उपरोक्त कार्गो के लिए विचारित किए गए दर / निष्पादन मानकों के निपटान के आधार के बारे में बताएं। इसके अलावा, उपरोक्त उल्लिखित कार्गो के लिए इसके द्वारा प्राप्त अंतिम तीन वर्ष की वास्तविक प्रहस्तन दर प्रस्तुत करें।

उपर्युक्त कार्गो के लिए विचारित दर / निष्पादन मानक का निपटान करने के आधार और पिछले तीन वर्षों से वास्तविक उल्लिखित कार्गो के लिए हासिल वास्तविक प्रहस्तन दर नीचे दिए गए हैं:

क्र. सं.	निष्पादन पैरामीटर	उपलब्धियां		
		2015-16	2014-15	2013-14
(1).	<b>कार्गो सं संबंधित सेवाएं</b>			
(क).	प्रमुख कार्गो समूह के संबंध में औसत पोत बर्थ डे आउटपुट (टन में)			
	(i). पीओएल उत्पाद	6,567	6,634	6,165
	(ii). अन्य तरल बल्क कार्गो	8,154	8,800	8,817
	(iii). लौ अयस्क / लौह अयस्क छरों	14,039	10,415	-
	(iv). उर्वरक - संसाधित	3,936	4,339	3,862
	(v). थर्मल / स्टीम कोयला	31,885	25,438	-
	(vi). कोकिंग कोल	31,723	28,323	28,161
	(vii). कंटेनर	3,001	3,086	3,495
	(viii). अन्य ड्राई बल्क कार्गो	12,475	9,232	7,251
	(ix). जनरल ब्रेक बल्क कार्गो	3,668	2,292	3,770
(ख)	कंटेनर के संबंध में प्रति घंटे औसत चाल (टीईयू में)	12	10	8
(2)	<b>पोत संबंधित सेवाएं</b>			
(क)	वेसल्स का औसत टर्नअराउंड समय (दिन में)	3.65	4.15	4.34
(ख)	जहाजों के औसत प्री- बर्थिंग समय (दिन में) (पत्तन का लेखा)	0.18	0.25	0.35
(3)	<b>पोत की नज़र में कोई न्य प्रासंगिक मानदंड</b>			
	चालू बर्थ पर औसतन अकार्य समय (दिनों में)	0.40	0.39	0.43

[एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त तालिका सभी कार्गो को कवर नहीं करती है जिसके लिए पत्तन ने स्टीवडोरिंग दरें प्रस्तावित की हैं और न ही इसे पत्तन द्वारा मान्य निष्पादन

		मानकों के साथ सह-संबद्ध किया जा सकता है।]
(iii).	स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशानिर्देशों के अनुलग्नक- III प्रत्येक पारी में 4 नंबर पर प्रत्येक कोकिंग कोयला और लौह अयस्क के गांठों / पल्लों के संबंध में प्रति पाँच हुक की संख्या दर्शाते हैं। हालांकि, एमओपीटी ने उपरोक्त कार्गो के संबंध में प्रति पाली के 03 हुक की संख्या पर विचार किया है। हुकों की संख्या में निर्धारित मानदंडों से विचलन का कारण स्पष्ट किया जाए।	अनुभव के आधार पर, यह देखा गया है कि सीमित स्थान की वजह से तीन हुक किसी भी समय किसी भी पाली के दौरान अधिकतम निष्पादन प्राप्त करने और बर्थों पर वाहनों के लिए बाधाएं कम होने के कारण सुगमता से प्रचालित हैं।
(iv).	पत्तन ने कटे हुए स्क्रेप कार्गो के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। हालांकि, एमओपीटी ने कटे हुए स्क्रेप कार्गो के लिए किसी भी प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है। एमओपीटी, प्रस्ताव में विसंगति को सही करे।	वर्तमान में एमओपीटी, केवल थोड़ी मात्रा में कंटेनरों में कटे हुए स्क्रेप कार्गो का प्रबंधन करता है। हालांकि, एमओपीटी मूरिंग डॉल्फिन पर कटे हुए स्क्रेप के प्रहस्तन संभालने के लिए प्रोत्साहित करता है क्योंकि स्थानीय लोगों ने प्रदूषण के कारण तटीय प्रहस्तन पर आपत्ति जताई है। जैसे ही भावी व्यापारी से एक ठोस प्रस्ताव प्राप्त होता है, तो एमओपीटी दरमानों को अधिसूचित करने के लिए टीएएमपी से संपर्क करेगा।
(v).	<b>स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन, दोनों के लिए उपकरण किराया लागत:</b>	
(क).	एमओपीटी ने कि प्रत्येक अलग-अलग ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो समूह दोनों के लिए प्रत्येक वर्ग हेतु शिफ्ट के आधार पर उपकरण किराया लागत का अनुमान लगाया है। तथापि, एमओपीटी ने इसके द्वारा लगाए गए उपकरण भाड़े की उच्च लागत और प्रत्येक उपकरण के लिए संबंधित किराया शुल्क के आधार के संबंध में कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। दिशानिर्देशों के खंड 3.5.6 और 4.5.6 में निर्धारित है कि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों से जुड़े प्रासंगिक अनुलग्नकों में निर्धारित नियमों के अनुसार किराए पर ले जाने वाले उपकरणों की मानक सूची के लिए उपकरण किराया लागत का आकलन किया जाएगा। एमओपीटी, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन ऑपरेशन दोनों के लिए उपकरणों की किराए की लागत के अनुमान के लिए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए। है। भाड़े की यूनिट दर का दस्तावेज़ी सबूत के साथ समर्थन किया जाए।	स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन दोनों के लिए उपकरणों के किराए की लागत का स्टीवडोर्स द्वारा आकलन प्रस्तुत किया गया है क्योंकि पत्तन के साथ कोई विवरण उपलब्ध नहीं है।
(ख).	एमओपीटी यह पुष्टि करे कि स्टीवडोर्स और तटीय प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित किराए पर लिए जाने वाले उपकरणों की प्रासमिक सूची के अनुसार ही उपकरणों पर विचार किया गया है। निर्धारित मानदंडों में किसी प्रकारका विचलन होने पर पत्तन को प्रत्येक विचलन का कारण देना होगा।	स्टीवडोर्स द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन हेतु उपयोग किए जाने वाले उपकरणों की सूची प्रदान की गई है। अन्य चीजें समान होने के कारण, स्टीवडोर्स को किसी भी उपकरण का उपयोग करने की छूट है जो लागत-प्रभावी तरीके से निष्पादन बढ़ाने और / या बढ़ाने में सहायक हो।
(vi).	<b>स्टीवडोरिंग संचालन के लिए श्रम लागत:</b>	
(क).	स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशानिर्देशों (परिश्रम लागत अनुमान) के अनुलग्नक- VIII, स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए प्रत्येक कमीडिटी वर्ग के संबंध में प्रत्येक पाली के लिए श्रम की तैनाती के लिए मानदंडों को इंगित करता है। हालांकि, एमओपीटी ने श्रमिक लागत अनुमान के संबंध में किसी भी परिकलन को प्रस्तुत नहीं किया है। एमओपीटी, श्रम लागत के आकलन के लिए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे।	स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन दोनों की श्रमिक लागत का आकलन स्टीवडोर्स द्वारा प्रदान की गयी है क्योंकि पत्तन के पास कोई विवरण उपलब्ध नहीं है।
(ख).	निर्धारित मानदंड से किसी भी विचलन के मामले में, पत्तन उनमें से प्रत्येक के लिए कारणों को प्रस्तुत करने के लिए।	पत्तन ने स्टीवडोर्स द्वारा प्रदान की गई जानकारी पर भरोसा किया है क्योंकि पत्तन में कोई डेटा बेस नहीं है।
(ग).	धारा 3.5.7 में यह कहा गया है कि स्टीवडोरिंग प्रचालन हेतु श्रम तैनाती के लिए यूनिट दर, राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवार्ड के अनुसार मानदंडों में निर्धारित श्रम की मात्रा के लिए श्रम की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। कृपया	गोवा राज्य में श्रम की दर देश के किसी भी अन्य हिस्से की तुलना में बहुत अधिक है। इसके अलावा, चूंकि पोत से पोत तक स्थानीय स्थिति अलग-अलग है अतः उच्च दर का प्रस्ताव किया

	पुष्टि करें कि क्या प्रति पाली श्रम की इकाई दर दिशानिर्देश स्थिति के अनुरूप है	गया है।
(vii).	<b>तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए श्रमिक लागत:</b>	
	खंड 4.5.7 में तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए श्रम लागत के अनुमान के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत के 10% पर मानक निर्धारित किए गए हैं। तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित श्रम लागत दिशानिर्देशों के उक्त खंड में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। एमओपीटी, प्रत्येक कार्गो के लिए श्रम लागत पहुंचाने के लिए आधार और निर्धारित मानदंडों से विचलन के कारणों को पर्याप्त रूप से उचित ठहराने की व्याख्या दी जाए।	तटीय प्रहस्तन प्रचालन ऑपरेशन के लिए एमओपीटी द्वारा आकलित श्रम लागत का अनुमान स्टीवडोर्स द्वारा प्रदान की गई जानकारी के आधार पर किया गया है।
(viii).	स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी पत्र की संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) 16.06.2016 के अनुसार ऑपरटर, बर्थिंग नीति में उल्लेखित निष्पादन मानक पूरा करने पर ड्राई बल्क कार्गो के लिए 60% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के बजाय 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के लिए हकदार है। पत्तन, यह पुष्टि करे कि प्रस्तावित निष्पादन मानक 16.06.2016 के एमओएस द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति पर आधारित हैं, जैसा कि दिशानिर्देशों में आवश्यक है। यदि नहीं, तो बंदरगाह, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में प्रदान की गई बर्थिंग नीति के अनुसार ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने पर विचार कर सकता है।	पत्तन ने मंत्रालय के नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुरूप बर्थिंग पॉलिसी तैयार की है और स्थानीय स्थितियों और स्थान की बाधाओं को दूर करने के लिए निष्पादन मानकों में उपयुक्त आशोधन किए हैं। [एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी के तहत एमओपीटी से कोई भी प्रस्ताव प्राधिकरण को प्राप्त नहीं हुआ है]
(ix).	एमओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में, पत्तन ने अनुरोध किया है कि प्राधिकरण, प्रस्तावित तर्कसंगत प्रशुल्क के साथ सामान्य संशोधन संशोधन प्रस्ताव में ऐसे समय तक आगे बढ़ सकता है, जब तक स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन के लिए नए दिशानिर्देशों के तहत एसओआर लागू किये गये हैं। तदनुसार, प्राधिकरण, एसओआर के सामान्य संशोधन का अनुमोदन करते समय, ऐसे समय तक स्टीवडोरिंग के लिए, एमओपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन ऑपरेशंस के लिए नए दिशानिर्देशों के तहत प्रस्तावित प्रशुल्क को मंजूरी दे दी है दायर किए गए अलग प्रस्ताव के आधार पर जब तक दरें लागू की गई हैं। तटीय प्रहस्तन संचालन के संबंध में भी, जब तक नए दिशानिर्देशों के तहत पत्तन द्वारा वर्तमान प्रस्ताव के आधार पर, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन के लिए दरें निर्धारित की जाती हैं, प्राधिकरण ने तटीय प्रहस्तन के लिए मौजूदा अनुसूची दरमानों को बरकरार रखने के उपयुक्त पाया है। इस प्रकार, प्राधिकरण ने, प्रस्तावित एसओआर में संशोधन का अनुमोदन करते समय स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन ऐसे समय तक के लिए कर दिया है जब तक कि तटीय प्रहस्तन और स्टीवडोरिंग के लिए नए दिशानिर्देशों के तहत एमओपीटी द्वारा अलग प्रस्ताव के आधार पर प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं कर दिया जाता है। अनुमोदित एसओआर दर निर्धारित करता है। वर्तमान प्रस्ताव में, संयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी ने कहा है कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव के तहत मौजूदा एसओआर में निर्धारित स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन शुल्क पत्तन द्वारा लगाए जाएंगे। इस संदर्भ में निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किया जा सकता है:	
(क).	सामान्य संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण से, यह पत्तन द्वारा माना गया था कि प्रशुल्क नीति 2015 के तहत एसओआर के सामान्य संशोधन में निर्धारित स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के लिए दरें स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के तहत दरों के कार्यान्वयन पर बंद हो जाएंगी मंजूरी दे दी। अब एमओपीटी का कथन इसके पहले के स्पष्टीकरण से अलग दिखता है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित नए स्टीवडोरिंग	अपने ग्राहकों को पत्तन द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए टीएएमपी द्वारा दरों के सामान्य संशोधन में निर्धारित दर को मंजूरी दी गई है। यह पत्तन, दल, क्रेन ऑपरटर, जहाजों की क्रेन, सिग्नल आदि संचालित करने जैसी सेवाएं प्रदान करता है। एचएमसी जिसके लिए दरों को दरमानों के सामान्य संशोधन में निर्दिष्ट किया गया है। स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के



	और तटीय प्रहस्तन के दिशा-निर्देशों के तहत प्रशुल्क (होना) को मंजूरी के साथ साथ स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के लिए एसओआर में निर्धारित मौजूदा दरों को जारी रखने के कारण प्रस्तुत करें।	संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क, निजी श्रम, उपकरण इत्यादि जैसी सेवाएं प्रदान करने के लिए अपने ग्राहकों को स्टीवडोर द्वारा चार्ज किए जाने वाली अधिकतम दर है और जो स्टीवडोर द्वारा पत्तन को भुगतान की गई दर से अधिक है।
(ख).	मौजूदा एसओआर में उल्लिखित स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए दर के संदर्भ में उपलब्ध सेवाओं की प्रकृति की व्याख्या करें। इसके अलावा, पत्तन पुष्टि करें कि विशेषकर एसओआर के सामान्य संशोधन और नई स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों के तहत प्रस्तावित प्रशुल्क में निर्दिष्ट स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन की दर में मान्य श्रम लागत के तत्वों की दोहरी गणना नहीं हुई है,। वर्तमान प्रस्ताव में अगर स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन से संबंधित सेवाओं की प्रकृति मौजूदा सेवाओं की प्रकृति से अलग है, एसओआर में मौजूदा निर्धारित दर निर्धारित की जा रही है, तो पत्तन अनुसूची 2.4.1 (ए) - स्टीवडोरिंग शुल्क और 2.4.1 (बी) मौजूदा तटीय में तटीय ऑपरेशन प्रभार प्रशुल्क लगाने में अस्पष्टता से बचने के लिए। के नामकरण में उपयुक्त संशोधन प्रस्ताव करने पर विचार कर सकता है।	इस बिंदु पर पत्तन की कोई विशिष्ट प्रतिक्रिया नहीं है।
(x).	<b>प्रस्तावित दरमान</b>	
(क).	स्टीवडोरिंग एवं तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में उल्लेख है कि महापत्तन न्यास को तटीय कार्गो / कंटेनरों के लिए सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित पॉलिसी दिशानिर्देशों का पालन करना चाहिए। (तब) पोत परिवहन मंत्रालय तथा सड़क और परिवहन और राजमार्ग (एमएसआरएच) द्वारा जारी नीति निर्देशों में से एक, तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरएच की नीतिगत दिशा के आधार पर प्राधिकरण द्वारा 7 जनवरी 2005 को पारित आदेश सं. टीएएमपी/4/ 2004-जनरल के पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार, रियायती प्रशुल्क को सभी कार्गो संबंधित प्रहस्तन चार्ज विदेशी के लिए 60% दर पर निर्धारित किया जाना आवश्यक है, अर्थात् शिप-शोर ट्रांसफर और घाट से भंडारण यार्ड सहित घाट को साथ (फिर)। एमएसआरडीएच द्वारा 2005, 2008 और 2013 के दिशा निर्देशों के तहत जारी निर्देश नीति निर्देश एक समान रूप से के नियंत्रित सभी प्रमुख बंदरगाहों और निजी टर्मिनल ऑपरेटरों पर जो प्रशुल्क निर्धारित करते हैं, लागू है। वास्तव में, एमओपीटी के मौजूदा एसओआर अनुसूची 2.4.1 (क) - स्टीवडोरिंग शुल्क और 2.4.1 (ख) तटीय ऑपरेशन प्रभार पर अलग रियायती शुल्क निर्धारित हैं। एमओपीटी, इसलिए, तटीय कार्गो के लिए एमओएस(एमएसआरडीएच) द्वारा जारी नीति निर्देश में और राज्य मंत्री द्वारा जारी किए गए स्टीवडोरिंग एंड तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार अलग रियायती दर के प्रस्ताव पर विचार करें।	कोई भी गतिविधि जिसमें किसी भी कार्गो प्रहस्तन के लिए उपकरण और स्थानीय श्रम की तैनाती शामिल होती है, विदेशी और तटीय क्षेत्र के लिए वही उपभोग, और स्थानीय बाजार से प्राप्त उपभोग, ईंधन और मजदूरी के लिए कोई रियायत नहीं होती है, इसके कारण सेवा के मूल्य में असमानता आएगी। इसलिए, यह महसूस किया गया है कि तटीय कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन का रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जा सकता है। इसलिए प्रस्तावित दरों को कृपया तटीय दरों के रूप में माना जाए और विदेशी दरें उपयुक्त रूप से बढ़ाई जा सकती हैं।
(b).	पत्तन प्रस्तावित दर (यानी विदेशी कार्गो के लिए) के लिए तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार कर सकता है जैसा कि अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क के मामलों में किया गया है। विदेशी और तटीय कार्गो के भाग(हिस्से) शेयर का संकेत देते हुए प्रस्तावित दर (विस्तृत रूप से) के विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	निजी कार्यकर्ताओं को सरकार द्वारा कोई भी सब्सिडी नहीं दी जाती है और ऐसे में यह सुनिश्चित करने के लिए कि तटीय कार्गो के लिए किसी भी रियायत का विस्तार करने के लिए स्टीवडोर द्वारा उम्मीद करना विवेकपूर्ण नहीं होगा है। वैकल्पिक रूप से, तटीय दरों को नियंत्रित करने हेतु एक समानता लाने के लिए विदेशी दरों में वृद्धि की जानी चाहिए। इसके अलावा एसओआर के अनुसार, इन अधिकतम सीमा की दरें, पत्तन पर स्टीवडोर द्वारा देय दर से ऊपर और उससे अधिक हैं, जिसमें तटीय क्षेत्र में रियायत पहले से ही प्रदान की जा

		चुकी है।
7.2.	<p>मामले को अंतिम रूप देने के समय एमओपीटी द्वारा दिए गए अपने 12 जनवरी 2017 के उत्तर-पत्र में यह पाया गया है कि पत्तन ने हमारे पत्र में उठाए गए महत्वपूर्ण बिंदुओं पर कार्रवाई नहीं की है। इसलिए एमओपीटी की प्रतिक्रिया से उत्पन्न अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए एमओपीटी को 6 जुलाई 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था तथा 9 अगस्त 2017 को रिमाइंडर भेजा गया था। एमओपीटी ने 21 अगस्त 2017 के अपने पत्र के माध्यम से अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है। एमओपीटी के उत्तर में पाया गया सूचना में अंतर और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण का सारांश नीचे दिया गया है:</p>	
क्रम सं.	एमओपीटी के दिनांक 12 जनवरी 2017 के उत्तर में पाई गई कमियों के संदर्भ में मागी गई अतिरिक्त सूचना. (पृष्ठ सं. 420-422/ग)	एमओपीटी का उत्तर (पृष्ठ सं. 422-446/ग)
(i).	प्वायंट (v) (क) और (ख) स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन दोनों के लिए उपकरण किराया लागत.	
(क).	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर में निर्दिष्ट विशिष्ट बिंदु (v) (क) का समाधान नहीं होता है। पत्तन हमारे बिंदु नंबर (v)(क) के दस्तावेजी सबूत की अनुपस्थिति में उपकरण के किराया प्रभार के अनुमान को समर्थन देने के लिए, यह सुनिश्चित करे कि पोर्ट द्वारा मान्य उपकरण का किराया उचित है और प्रचलित बाजार दर के अनुरूप है।	यह प्रतीत होता है कि स्टीवडोर द्वारा प्रदान किए गए उपकरणों के किराए के प्रभार उचित हैं।
(ख).	<p>पत्तन (v) (ख) में, पत्तन को यह पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया गया था कि स्टीवडोरिंग और शोर से निपटने के दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार किराया लेने के लिए उपकरण पर, उपकरणों की मानक सूची के अनुसार विचार किया गया है। पत्तन निर्धारित मानदंड से किसी भी विचलन के मामले में, प्रत्येक विचलन के कारणों को प्रस्तुत करे।</p> <p>एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दोनों कार्यों के लिए उपयोग की जाने वाली उपकरणों की सूची स्टीवडोर द्वारा उपलब्ध कराई गई है, क्योंकि पोर्ट के पास कोई भी विवरण उपलब्ध नहीं है और इससे उठाए गए विशिष्ट बिंदु का समाधान नहीं होता है।</p> <p>एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरणों की तैनाती में, स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से विचलन का विवरण एमओपीटी को सौंप दिया गया है।</p> <p>एमओपीटी को प्रस्तावित उपकरणों की तैनाती में, स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से विचलन के औचित्य का उल्लेख करने का अनुरोध किया गया है।</p>	<p>अन्य बंदरगाहों के विपरीत, इस पत्तन में स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन केवल स्टीवडोर द्वारा ही किया जाता है। इसके अलावा, बर्थ की भौतिक बाध्यता और भंडारण स्थान के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन होगा। इसलिए पोर्ट ने, कार्गो के लिए उपकरणों की इष्टतम संख्या पर स्टीवडोर से परामर्श करके विचार किया है। इसलिए, कुछ मामलों में तैनाती के लिए प्रस्तावित उपकरणों में निर्धारित मानदंडों का विचलन कम / अधिक है। स्टीवडोर्स द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों की सूची प्रदान की गई है। अन्य चीजें समान होने के कारण, स्टीवडोर में किसी भी उपकरण का उपयोग कर सकते हैं जो लागत प्रभावी तरीके से उत्पादकता बढ़ाने और/या बढ़ाने में सहायक होगा।</p>
(ग).	शोर से निपटने के संचालन के संबंध में, दिशानिर्देश सूखे थोक कार्गो के लिए 5 हैंडलिंग विधियों और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 4 विधियों को निर्धारित करता है। इस संबंध में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया कि किन तरीकों के तहत पत्तन ने शोर से निपटने के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ का प्रस्ताव किया है क्योंकि यह पत्तन के प्रस्ताव से स्पष्ट नहीं है।	इस पोर्ट ने ड्राई बर्थ कार्गो के लिए विधि संख्या 5 और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विधि 4 को अपनाया है।
(ii).	<b><u>बिंदु (vi). (ख) और (ग) - श्रमिक लागत स्टीवडोरिंग प्रचालन :</u></b>	
(क).	<p>प्वाइंट (vi) (ख):</p> <p>इस बिंदु पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर में बताया गया है कि पत्तन के पास उपलब्ध कराई गई</p>	हमारे पहले उत्तर के अतिरिक्त, यह सूचित किया जाता है कि इस पोर्ट में, तटीय प्रहस्तन की

	<p>जानकारी पर भरोसा है क्योंकि पोर्ट के पास ऐसे विवरण नहीं हैं, इसलिए उठाए गए विशिष्ट बिंदु का समाधान नहीं हुआ है, इसलिए पहले उठाए गए बिंदु को दोहराया गया है। पोर्ट नं। (ix) (क) में उल्लेख है कि पोर्ट , क्रेन, सिग्नल, आदि संचालित करने के लिए क्रेन ऑपरेटर प्रदान करता है, जिसके लिए एमओपीटी के एसओआर में निर्धारित दर लगाई जाती है। इस प्रकार , पत्तन (v) (क) और (vi) (ख) द्वारा दिए गए उत्तर में उस पत्तन में श्रम परिनियोजन के संबंध में ब्यौरा विरोधाभास है। एमओपीटी निर्धारित स्टीवडोरिंग संचालन हेतु श्रम तैनाती पर मानदंडों के अनुसार विचार करे। विचलन के मामले में, यदि कोई हो, दिशानिर्देशों में निर्धारित श्रम तैनाती मानदंडों से विचलन को सही का औचित्य बताएं। प्रासंगिक है कि श्रम के अनुमान के लिए मानदंड स्टीवडोरिंग ऑपरेशन के लिए ब्रेक बल्क कार्गो की लागत प्रत्येक वस्तु के लिए एक नग टिंडल प्रति शिफ्ट निर्धारित करती है। हालांकि, एमओपीटी द्वारा टिंडल प्रति शिफ्ट को ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निर्धारित नहीं किया गया है। यह माना जाता है कि टिंडल ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रति शिफ्ट के लिए अनिवार्य आवश्यकता है। एमओपीटी ऊपर की तरफ से इस मुद्दे की जांच करें और यदि आवश्यक हो, स्टीवडोरिंग संचालन में बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रम लागत के संबंध में प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करे।</p>	<p>गतिविधियों का पूरी तरह से निजीकरण है। पोर्ट एनआईटी पुरस्कार के अनुसार क्रेन के संचालन के लिए केवल मजदूर की आपूर्ति करता है और इसलिए टिंडल के कामकाज को पूरा करना भी संबंधित स्टीवडोरों की जिम्मेदारी है। इस पोर्ट में टिंडल ऑपरेटर जैसा कोई पद नहीं है।</p>
(ख).	<p><b>प्वाइंट (vi) (ग):</b> खंड 3.5.7 राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवार्ड के अनुसार श्रम की मात्रा के लिए प्रचलित वास्तविक लागत के अनुसार श्रम के लिए इकाई दर पर विचार करना होगा। एमओपीटी के उत्तर में यह कहा गया है कि गोवा राज्य में श्रमिकों की दर देश के किसी भी हिस्से से कहीं अधिक है और आगे की स्थिति स्थानीय पत्तन से पत्तन तक होती है और इसलिए उच्च दर ली गई हैं, उठाए गए विशिष्ट बिंदु का समाधान नहीं किया गया है एमओपीटी यह पुष्टि करे कि क्या पत्तन द्वारा विचाराधीन श्रम की इकाई दर, दिशानिर्देशों में निर्धारित श्रम की प्रचलित वास्तविक लागत को दर्शाती है। विचलन, यदि कोई हो, निर्धारित मानदंड से उचित हो सकता है।</p>	<p>क्रेन के संचालन के अलावा, पूरे श्रम की आवश्यकताओं को स्टीवडोर द्वारा व्यवस्थित किया जाता है। पत्तन श्रम की लागत पर फैसला नहीं करता है। हालांकि, जहां कहीं श्रम की लागत की बात होती है उसे श्रमिकों के साथ विचार-विमर्श और चर्चाओं के बाद टीएमपी को भेज दिया गया है। अगर और जानकारी की आवश्यकता हो, तो स्टीवडोरों से प्राप्त की जा सकती है।</p>
(iii)	<p><b>बिंदु (vii) - तटीय प्रहस्तन के लिए श्रम लागत ऑपरेशन:</b> एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर में कहा गया है कि पत्तन द्वारा अनुमानित श्रम लागत, तटीय प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों द्वारा प्रदान की गई जानकारी पर आधारित है जो, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप नहीं है। इसलिए बंदरगाह, ड्राई बल्क बल्क कार्गो के लिए उपकरणों की किराए की लागत के 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत के 10% पर तटीय प्रहस्तन के लिए पत्तन दिशा-निर्देशों के खंड 4.5.7 में निर्धारण के अनुसार माने जाने वाले श्रम लागत के अनुमान में आशोधन करे। यह उल्लेख प्रासंगिक है कि अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों ने तटीय प्रहस्तन के लिए श्रम लागत का अनुमान निर्धारित मानदंडों के अनुसार ही लगाया है।</p>	<p>श्रमिक लागत को दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिबंधित किया जा सकता है</p>
(iv).	<p><b>बिंदु (ix) (ख):</b> एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर (ix) (ख) में उठाए गए विशिष्ट बिंदु का समाधान नहीं करता है। इसलिए, उस बिंदु को दोहराया गया है।</p>	<p>प्रस्तावित शुल्क एसओआर के मुताबिक है और लागत वाले तत्वों की दोहरी गणना नहीं की गई है, विशेषकर श्रमिक लागत।</p>

8.1. इसके बाद, एमओपीटी ने 11 जनवरी 2017 की अपनी ईमेल के माध्यम से यह बताया कि स्टीवडोर ने निम्नलिखित कारणों का हवाला देते हुए तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का अनुरोध नहीं किया है:

- (i). स्टीवडोर्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत, चाहे कार्गो विदेशी हो या तटीय, एक समान रहती है।
- (ii). एक स्टीवडोर एक विशेष प्रकार के कार्गो का संचालन कर सकता है जो हमेशा एक विदेशी कार्गो होता है और दूसरा स्टीवडोर हमेशा एक तटीय कार्गो का संचालन कर सकता है, जिस स्थिति में वह अपनी लागत को पूरा नहीं कर पाएगा।
- (iii). अपफ्रंट टैरिफ वह प्रभार हैं जो स्टीवडोर्स अपने ग्राहकों से शुल्क लेते हैं और जो पोर्ट एसओआर के अनुसार पोर्ट पर स्टीवडोर द्वारा देय शुल्क के ऊपर और उससे अधिक होता है। पोर्ट के एसओआर में तटीय माल के लिए रियायत प्रदान की जाती है।
- (iv). बंदरगाहों के मामले में, क्रॉस सब्सिडीकरण तब होता है, जबकि स्टीवडोरेस के मामले में ऐसा नहीं हो सकता है।

8.2. एमओपीटी के उपरोक्त प्रस्तुतिकरण और केपीटी और वीपीटी की समान राय को देखते हुए, हमने अपना पत्र नं. टीएमपी/67/2016-एमओपीटी दिनांक 12 जनवरी 2017 के अंतर्गत एमओएस से (एमएसआरडीएच) द्वारा जारी की गई नीति निर्देश को जांचने के लिए अनुरोध किया है कि क्या उपयुक्त तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निस्तारण करने की आवश्यकता होती है, जबकि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों के तहत टैरिफ फिक्सिंग के साथ-साथ इसे भी लागू किया जाना चाहिए। एमओएस को अनुरोध किया गया है कि वह जल्द से जल्द मामले की जांच और सलाह दे। पोत परिवहन मंत्रालय से उत्तर अपेक्षित है।

9.1. इस मामले में 30 नवंबर 2016 को एमओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने एक संक्षिप्त पॉवर प्वायंट प्रस्तुति दी संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं और उपयोक्ता संगठनों ने अपने अपने पक्ष पस्तुत किए।

9.2. संयुक्त सुनवाई पर सहमति के रूप में, एमओपीटी को 2 दिसंबर 2016 के हमारे पत्र के माध्यम से 13 दिसंबर 2016 के अनुस्मारक के साथ निम्नलिखित बिंदु पर कार्रवाई करने के लिए अनुरोध किया गया था:

- (i). संयुक्त सुनवाई पर, एमएसए ने यह आपत्ति की है कि टीएमटी द्वारा बैगड और जेटगत कार्गो के लिए प्रस्तावित स्टीवडोरिंग दर और टीएमटी माल के लिए प्रस्तावित स्टीवडोरिंग दर कम है। ग्रेनाइट के लिए निष्पादन मानक अधिक हैं। कंटेनर के लिए लेवी की इकाई प्रति टन आधार के बजाय प्रति टीईयू आधार पर होनी चाहिए। पतन द्वारा उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघों द्वारा उठाए गए उपरोक्त बिंदुओं की जांच करने और एक सप्ताह के समय में एक संशोधित प्रस्ताव दर्ज करने के लिए एमओपीटी सहमत हो गई।

9.3. एमओपीटी ने संयुक्त सुनवाई से संबंधित कार्यवाही के मुद्दे के अनुसार, 21 फरवरी 2017 और 2 मार्च 2017 के पत्र के जरिए बैगड कार्गो के लिए ₹.37.65 से ₹. 285.60 प्रति टन के लिए दर को संशोधित करने के लिए बोर्ड का अनुमोदन को अग्रप्रेषित किया। टीएमटी कार्गो के लिए दर में कोई बदलाव नहीं है, जिसे उसी दर पर रखा गया है। स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए अग्रिम टैरिफ के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, ग्रेनाइट के लिए निष्पादन दर प्रति पाँच प्रति टन प्रति है और पोर्ट ने ग्रेनाइट के लिए समान प्रदर्शन मानक बनाए रखा है। टीओयू आधार के मूल प्रस्ताव में कंटेनर के लिए लेवी की इकाई को एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन के आधार पर बदल दिया गया है। बैगड कार्गो, कंटेनर खाली और कंटेनर लादेन के संबंध में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन नीचे दिया गया है:

एमओपीटी का आशोधित प्रस्ताव						
1.	स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए					
क्रम सं.	वर्ग समूह	निष्पादन प्रति टन प्रति पाली, टनों में	प्रति पाली टनों की आकलित संख्या	टन प्रति शिफ्ट	कुल राजस्व मांग प्रति पाली (कुल प्रचालन लागत+20 प्रतिशत की दर से लाभ) (रु. में)	दर प्रति टन (रुपयों में)
क.	ब्रेक बन्क कार्गो					

एमओपीटी का आशोधित प्रस्ताव						
1.	स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए					
क्रम सं.	वर्ग समूह	निष्पादन प्रति हुक प्रति पाली, टनों में	प्रति पाली हुकों की आकलित संख्या	टन प्रति शिफ्ट	कुल राजस्व मांग प्रति पाली (कुल प्रचालन लागत+20 प्रतिशत की दर से लाभ ) (रु. में)	दर प्रति टन (रुपयों में)
1	बैग्ड कार्गो	300	2.5	750	214200.00	285.60
2	कंटेनर रिक्त	65 टीइयू	2	130 टीइयू	126006.72	969.28/ टीइयू
3	कंटेनर लदे हुए	55 टीइयू	2	110 टीइयू	126006.72	1145.52/ टीइयू
2.	तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए					
1	कंटेनर रिक्त	65 टीइयू	2	130 टीइयू	260406.72	2003.13/ टीइयू
2	कंटेनर लदे हुए	55 टीइयू	2	110 टीइयू	260406.72	2367.33/ टीइयू

10. पोत परिवहन मंत्रालय ने प्राधिकरण को स्टीवडोरिंग तथा तटीय प्रहस्तन के कार्यान्वयन के निर्देश दिए हैं। यह ध्यान में रखते हुए प्राधिकरण ने विषयगत प्रस्ताव पर दरों का निर्धारण हो जाने तक दिनांक 8 फरवरी 2017 को आदेश सं.टीएएमपी/67/2016-एमओपीटी जारी किया है जिसमें स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के प्रचालन के लिए अंतरिम दर को केवल तदर्थ आधार पर अधिसूचित किया गया है दिनांक 8 फरवरी 2017 के आदेश विस्तृत एवं स्पष्ट उल्लेख है कि भविष्य में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरों का संभावित प्रभाव होगा। इस आदेश को 1 मार्च 2017 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं.78 पर अधिसूचित किया गया था।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों का एक अंश उन्हें अलग से भेजा जाएगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की कुलता के संदर्भ में, निम्नलिखित बिंदु उभर आए हैं:

(i). मुरमुगाव पोर्ट ट्रस्ट (एमओपीटी) का प्रस्ताव, जून, 2016 में एमओएस द्वारा एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस हेतु, महापत्तनों के लिए जारी की गई स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग पॉलिसी तथा मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के तहत अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण तथा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग संचालन के दिशानिर्देश के अनुसरण में है।

जो एमओएस के पत्र सं. पीडी-11133/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर, 2016 और 17 अक्टूबर, 2016 के अंतर्गत द्वारा मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत जारी किए गए थे एमओएस ने ये दिशानिर्देश प्राधिकरण के लिए नीतिनिर्देशों के तौर पर जारी किए हैं तथा इन्हें अतिमहत्वपूर्ण मानने का परामर्श दिया गया है।

(ii). विषयगत प्रस्ताव पर संबंधित हितधारकों के साथ निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के बाद, 30 नवंबर, 2016 को एमओपीटी परिसर में मामले पर संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के एक भाग के रूप में, एमओपीटी को हमारे दिनांक 2 दिसंबर, 2016 के पत्र द्वारा को संयुक्त सुनवाई में उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन द्वारा चर्चित बिंदुओं की जांच के लिए अनुरोध किया गया था और पोर्ट की सहमति से, एक संशोधित प्रस्ताव दर्ज करने का अनुरोध किया गया था।

चूंकि इस प्राधिकरण के इस मामले में अंतिम निर्णय के लिए कुछ और समय लगेगा, और यह ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई के लिए निर्देश दिया है, इसलिए प्राधिकरण ने स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन और निष्पादन मानकों के निर्धारण के लिए, 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/67/2016-एमओपीटी के माध्यम से, प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किए जाने वाले अंतिम दर का अंतरिम व्यवस्था के रूप में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित तदर्थ आधार पर अनुमोदन किया जिस पर प्राधिकरण बाद में अंतिम रूप से निर्धारण किया जाएगा। प्राधिकरण ने इस आदेश में उल्लेख किया है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले दरों भावी रूप से प्रभावी होंगी। तथा इसे तदर्थ आधार पर अंतरिम दर के रूप में अंतिम दर

माना जाएगा होगा। अगर तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच अंतर का कोई मामला होता है तो के कोई भी रिफंड / वसूली का कोई प्रश्न नहीं होगा। इस प्रकार वर्तमान कार्यवाई एमओपीटी द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव के आधार पर अंतिम अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण से संबंधित है।

- (iii). जैसा कि पहले पैराग्राफ में उल्लेख किया गया है कि अक्टूबर 2016 के अपने मूल प्रस्ताव के बाद, एमओपीटी ने 21 दिसंबर 2016 के अपने पत्र के माध्यम से संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया। इसके बाद, पोर्ट ने 12 जनवरी 2017 के पत्र के माध्यम से हमारे द्वारा मांगी गई सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी में पाई गई विसंगतियों का एमओपीटी के 21 अगस्त 2017 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया गया। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गयी सूचना / स्पष्टीकरण, दिनांक 12 जनवरी 2017 और 21 अगस्त 2017 के पत्र के साथ 21 दिसंबर 2016 के संशोधित परिकलन के साथ एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत मामले के प्रसंस्करण के दौरान इस विश्लेषण में मान्य है। इस मामले को पत्तन 21 अगस्त 2017 के पत्र के माध्यम से पत्तन से पूरी जानकारी / स्पष्टीकरण प्राप्त होने के बाद अंतिम रूप में लिया जा सका है।

मामले का विश्लेषण करने से पहले यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दो मुख्य वस्तुओं जो स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन वाले टैरिफ के निर्धारण कारक हैं, वे हैं। उपकरण किराया लागत और श्रम लागत। एमओपीटी ने स्टीवेडोर्स द्वारा प्रदान किए गए आंकड़ों के आधार पर इन वस्तुओं का लागत परिकलन किया है। पोर्ट ने कहा है कि अन्य बंदरगाहों के विपरीत, एमओपीटी में स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन कार्य संचालन केवल स्टीवेडोर द्वारा ही किया जाता है।

एमओपीटी ने अपने प्रस्तावित प्रस्ताव में, स्टीवेडोरों द्वारा प्रदान किए गए स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन के लिए उपकरणों की किराया लागत के आकलन के आधार पर उपकरणों के किराया प्रभार का आकलन किया है क्योंकि कोई विवरण पत्तन के पास उपलब्ध नहीं है। तथापि, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि स्टीवेडोर द्वारा प्रदान किए गए उपकरणों के किराया के प्रभार उचित हैं।

पत्तन की पुष्टि के आधार पर एमओपीटी द्वारा अनुमानित उपकरण किराया लागत माना जाता है। एमओपीटी को विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद एमओपीटी पुष्टि करे कि विचारित श्रम की मात्रा राष्ट्रीय ट्रिव्यूनल अवॉर्ड के मानदंडों के अनुसार है। पोर्ट अपने कथन पर कायम है कि क्रेन प्रचालन के लिए पत्तन, एनआईटी प्रदायगियों के अनुसार केवल श्रमिकों की आपूर्ति करता है। एमओपीटी ने कहा है कि स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन दोनों के लिए श्रमिकों की लागत का अनुमान स्टीवेडोरों द्वारा प्रदान किया गया है क्योंकि पोर्ट के साथ ऐसा कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। पोर्ट ने स्टीवेडोर्स द्वारा प्रदान की गई जानकारी पर भरोसा किया है क्योंकि पोर्ट में कोई डेटाबेस नहीं है एमओपीटी के विवरण की अनुपस्थिति में मानदंडों के अनुसार स्टीवेडोरिंग परिचालन के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित श्रम-लागत के विवरण, की तुलना वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित स्टीवेडोर्स परिचालनों के श्रम लागत से की गई थी, जो समान माल के लिए प्रस्तावित दर के अनुसार थी। इस तरह की तुलना में यह पाया गया कि एमओपीटी द्वारा अनुमानित श्रम लागत वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित श्रम लागत के मुकाबले कम या समतुल्य है। उसी आधार पर स्टीवेडोरिंग ऑपरेशन के लिए श्रम लागत एमओपीटी द्वारा अनुमानित आधार पर मान्य है। बाद के पैराग्राफ में बताए गए तटीय प्रहस्तन संचालन के संबंध में, एमओपीटी द्वारा अनुमानित श्रम लागत को ड्राई बल्क कार्गो के लिए पर 5% और उपकरण किराया लागत पर 10% या एमओपीटी के अनुमानित श्रम लागत पर जो भी कम है, आगामी पैराग्राफ में बताए गए कारणों से ग्रेनाइट संगमरमर और जंबो बैग को छोड़कर, मान्य है।

- (iv). (क). स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशा-निर्देशों में ड्राई बल्क कार्गो के तहत 12 कार्गो समूहों के व्यापक वर्गीकरण और ब्रेक बल्क कार्गो के तहत 12 कार्गो समूहों का वर्गीकरण किया गया है।
- (ख). एमओपीटी ने नौ ड्राई बल्क वर्ग - (i) तैयार उर्वरक, (ii) खाद्य अनाज, (iii) कोकिंग कोल, (iv) लौह अयस्क लंप / छर्रो, (v) अन्य अयस्क और खनिज, (vi) चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो, (vii) एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के सूखी बल्क कार्गो, (viii) एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के सूखी बल्क कार्गो (एमडी), (ix) दिशा-निर्देशों में निर्धारित व्यापक माल वर्गीकरण के बाद वूड चिप्स के लिए स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ का प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशा-निर्देश में अल्युमिना और पिग आयरन सिगेट्स (एमडी) के लिए और एमओपीटी द्वारा सीरियल नंबर (viii) और (ix) पर प्रस्तावित लकड़ी के चिप्स के लिए अलग से कार्गो समूह निर्दिष्ट नहीं हैं।

- (ग). ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, एमओपीटी ने नौ ब्रेक बल्क कार्गो वर्ग -(i) बसे हुए कार्गो, (ii) जंबो बैग, (iii) जंबो बैग (हैच में खून बह रहा), (iv) लोहा और स्टील- कॉयल और स्लैब, (v) लोहा, स्टील पाइप, ट्यूब, प्लेट्स, (vi) टीएमटी / डब्ल्यूआर बार, (vii) ग्रेनाइट्स एंड मार्बल्स, (viii) कंटेनर्स-रिक्त, (ix) दिशानिर्देशों में निर्धारित व्यापक माल वर्गीकरण के अनुरूप लदे हुए कंटेनरों जैसे स्टीवेडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए अपफ्रंट टैरिफ का प्रस्ताव किया है। जंबो बैग (हैच में स्थावित) और टीएमटी / डब्ल्यूआरबार्स के लिए, स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों में कोई अलग कार्गो समूह नहीं है, जिसके लिए पत्तन ने अलग टैरिफ का प्रस्ताव किया है।
- (घ). पत्तन को विशेष रूप से प्रस्तावित अतिरिक्त चार कार्गो को शामिल करने के लिए औचित्य और आधार देने का अनुरोध किया गया था। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, जंबो बैग (हैच में स्थावित) को छोड़कर पत्तन ने यह स्पष्ट रूप से औचित्य नहीं बताया है। एमओपीटी ने कहा है कि जंबो बैग को शुरू में ब्रेक बल्क कार्गो के रूप में लाया जाता है और बाद में बैग खूल जाता है जाती हैं और हैचों में बिखर जाते हैं, क्योंकि आयातक को रिसीवर पोर्ट पर कार्गो की बल्क में आवश्यकता होती है। हाइड्रोस्कोपिक (नमी को आकर्षित करने वाला कार्गो) ढीले में नहीं पहुंचाया जा सकता है और इसी लिए उसे सीलबंद जंबो बैग में मिलाया जाता है।
- यह प्रासंगिक है कि पोर्ट पर कार्गो, प्रोफाइल प्रत्येक पोर्ट ट्रस्ट के डोमेन के अंतर्गत आता है और प्रत्येक पत्तन के कार्गो यातायात पर निर्भर करता है। चूंकि पोर्ट दिशा निर्देशों में निर्धारित माल वर्गीकरण का व्यापक रूप से अनुसरण किया है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्गो वर्गीकरण पर विचार कर सकती है। स्टीवेडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में इन चार कार्गो के किसी भी विशिष्ट मानदंड की अनुपस्थिति में, इस प्राधिकरण को इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव पर भरोसा करना पड़ सकता है।

#### (v). ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक:

- (क). स्टीवेडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 3.3 में ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंडों निर्धारित हैं। एमओपीटी ने ड्राई बल्क के लिए निष्पादन मानदंडों का पालन किया है, लेकिन कुछ वस्तुओं को छोड़कर, जहां एमओपीटी ने मानदंडों को दिशानिर्देशों में निर्धारित नियमों से कम माना है।
- ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, पत्तन निर्धारित मानदंडों की तुलना में कम निष्पादन स्तर पर विचार किया है।
- (ख). इसके अलावा, जैसा कि पहले कहा गया है, एमओपीटी ने निम्नलिखित कार्गो समूहों को शामिल करने का प्रस्ताव दिया है, जिसके लिए स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों में कोई मानक निर्धारित नहीं किया गया है:

क्रम सं.	वस्तु	एमओपीटीद्वारा विचारित निष्पादन (टनों में/प्रति हुक प्रति पाली )
<b>ड्राई बल्क</b>		
1.	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिंस)	550
2.	लकड़ी के टुकड़े	750
<b>ब्रेक बल्क</b>		
3.	जंबो बैग (हैच में स्थावित)	350
4.	टीएमटी/डब्ल्यू आर बार्स [थर्मो मैकेनिकली ट्रीटिड बार्स और जल प्रतिरोधी बार्स]	180

जब एमओपीटी से, इस प्रस्ताव में समान प्रकार के कार्गो के लिए प्रस्तावित टैरिफ के बावजूद सीरियल नंबर 1 और 3 में ऊपर दिए गए कार्गो वस्तुओं को अलग से वर्गीकृत करने के कारणों को स्पष्ट करने के लिए अनुरोध के उत्तर में एमओपीटी ने कहा है कि क्योंकि आयातक को रिसीवर पोर्ट पर कार्गो की बल्क में आवश्यकता होती है। जंबो बैग शुरू में ब्रेक बल्क कार्गो में आते हैं और बाद में बैग खोल कर हैचों में रखे जाते हैं। यह एक समय लेने वाली प्रक्रिया है हाइड्रोस्कोपिक कार्गो खुले में बहित नहीं जा सकता है और इसे सीलबंद जंबो बैग में बदल दिया जाता है। अन्य तीन कार्गो के लिए विचारित दरें पिछले तीन सालों से वास्तविक हैंडलिंग दर पर आधारित है। हालांकि, एमओपीटी द्वारा पिछले तीन वर्षों से संबंधित प्रस्तुत वास्तविक हैंडलिंग दर

कथित तौर पर इन कार्गो मदों की अलग से उल्लेखित नहीं है। दिशानिर्देशों में उपरोक्त चार कार्गो वस्तुओं के लिए विशिष्ट मानदंडों की अनुपस्थिति में और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर, पत्तन द्वारा निष्पादित निष्पादन मापदंडों इस विश्लेषणानुसार मान्य हैं।

- (ग). मुरमुगाव स्टीवेडोरस एसोसिएशन (एमएसए) ने अनुरोध किया है कि कंटेनर हैंडलिंग के निष्पादन मानदंड प्रति टन आधार पर निर्धारित निष्पादन मानदंड के बजाए टीओयू के आधार पर होने चाहिए। इसलिए पत्तन को, विशेष रूप से एमएसए उठाए गए बिंदु के मद्देनज़र, कंटेनर के लिए उत्पादकता मानदंडों की इकाई की समीक्षा करने के लिए अनुरोध किया गया था। एमएसए ने बताया है कि लदे हुए कंटेनर के लिए सबसे अच्छा औसत निष्पादन 55 टीईयूएस है और खाली कंटेनर में 65 टीईयू है, जो एमओपीटी द्वारा विचारित है।

यदि एमएसए द्वारा प्रति टीईयू 14 एमटीएस के अंतर्राष्ट्रीय मानक पर विचार किया जाए, तो लदे हुए कंटेनरों का निष्पादन 75 टीईयू प्रति हुक प्रति पाली और एमएसए के अनुसार खाली कंटेनरों के लिए यह 85 टीईयू है। इन निष्पादन मानदंडों के विपरीत, एमएसए द्वारा सुझाए गए सुझावों के अनुसार, पत्तन का प्रस्ताव लदान कंटेनरों के लिए 55 टीईयू और 65 टीईयू खाली कंटेनरों के लिए के निचले स्तर पर है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन के स्तर पर विचार करते समय, क्योंकि उन्हें सर्वश्रेष्ठ माना गया है टैरिफ की अगली समीक्षा के दौरान, पत्तन को, लदान और खाली कंटेनरों के लिए निष्पादन के स्तर को संशोधित करने की सलाह दी जाती है।

एमएसए और कंटेनर लाइन्स द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, पत्तन 21 फरवरी 2017 और 2 मार्च 2017 के पत्र के अनुसार कंटेनर की लेवी की यूनिट दर में प्रति टन आधार के स्थान पर प्रति टीईयू का आशोधन किया है। पत्तन ने आशोधित प्रस्ताव में खाली कंटेनर के लिए ₹.180.62 प्रति टन और लदे हुए कंटेनर के लिए ₹. 34.40 प्रति टन, पत्तन में खाली कंटेनर के लिए ₹.969.28 प्रति टीईयू और लदे हुए कंटेनर के लिए ₹.1145.52 प्रति टीईयू है। एमओपीटी ने संशोधित दरों के लिए अपने न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति भी प्रस्तुत की है।

चूंकि एमओपीटी के प्रस्ताव में संशोधन व्यापारियों के अनुरोध पर आधारित है और एमओपीटी ने अपने बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज की मंजूरी भी प्रस्तुत की है, इसलिए यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव के साथ आगे कार्रवाई करने का निर्णय लिया है।

- (घ). एमएसए ने यह भी बताया है कि ग्रेनाइट, फर्टिलाइजर्स, स्टील कॉयल, लकड़ी के चिप्स और बैग्ड कार्गो जैसे कुछ कार्गो के निर्वहन/लोड करने की इष्टतम क्षमता उच्च तय की गई है, न कि अतीत के औसत आंकड़ों के आधार पर। स्टीवडोरिंग एंड तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देश में इन कार्गो मदों के लिए, लकड़ी के चिप्स को छोड़कर, निष्पादन मानदंड निर्धारित हैं। पोर्ट ने सामान्य तौर पर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का पालन किया है और निर्धारित मानदंडों से विचलन के कारण प्रस्तुत किये हैं। एमओपीटी ने यह भी कहा है कि क्षेत्र की स्थिति और स्टीवडोरों के साथ आयोजित बैठक के आधार पर स्टीवडोर और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित नियमों से कुछ विचलन विद्यमान हैं।

- (ङ). स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन से निपटने के दिशानिर्देशों के अनुलग्नक- III में प्रत्येक कार्गो के संबंध में प्रति पाली में हुक की संख्या दी गई है। कोकिंग कोल और आयरन ओर लंप / छरों के अलावा दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पत्तन ने प्रति पाली प्रति हुक संख्या पर विचार किया है। 4 हुक प्रति पाली के निर्धारित मानदंड के विपरीत, एमओपीटी ने 3 हुक प्रति पाली की संख्या मानी है। एमओपीटी ने अनुभव के आधार पर कहा है कि सीमित स्थान की वजह से तीन हुक किसी भी समय में अधिकतम निष्पादन प्राप्त करने के लिए और बर्थ पर वाहनों के लिए बाधाओं को नियंत्रित करने के लिए हर समय आसानी से संचालन कर रहे हैं। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्थिति पर विश्वस्नीय है क्योंकि परिचालन मामलों के लिए पत्तन ही सबसे अच्छा निर्णय ले सकता है।

- (च). दिशा-निर्देशों के अनुसार ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रासमिक निष्पादन और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी के आधार पर पत्तन के आधार पर ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निष्पादन स्तर की तुलनात्मक स्थिति, **अनुलग्नक- I** के रूप में संलग्न है



यह प्रासंगिक है कि किसी भी यूजर / यूजर एसोसिएशन ने पिछले पैराग्राफ में उल्लेखित कंटेनर को छोड़कर, एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानदंडों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, भले ही उन्हें सुनाई जाने का पर्याप्त मौका दिया गया था। स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशा-निर्देशों के खंड 1.8 के अनुसार पोर्ट की विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, प्राधिकरण को पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए औचित्य के आधार पर दिशानिर्देशों द्वारा निर्धारित मानदंडों में आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति दी गई है।

उपर्युक्त विश्लेषण और अनुलग्नक में बताए अनुसार निर्धारित मानदंडों से विचलन के लिए औचित्य को देखते हुए - ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड मान्य हैं।

(छ). स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.3 में कहा गया है कि तटीय प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता को स्टीवडोरिंग ऑपरेशन की इष्टतम क्षमता से मेल खान चाहिए। तदनुसार, प्रत्येक वस्तु के तटीय प्रहस्तन के लिए संचालन की इष्टतम क्षमता उसी तरह होगी जो स्टीवडोरिंग ऑपरेशन के लिए होगी। पत्तन ने बर्थ पर तटीय प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता को स्टीवडोरिंग ऑपरेशन के लिए आकलित इष्टतम क्षमता के समतुल्य माना है।

(ज). इसके पत्तन से संबंधित तरीकों के लिए बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रस्तावित टैरिफ के अलावा, पत्तन ने मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग पर कार्गो के लिए तटीय प्रहस्तन की दरें भी प्रस्तावित की हैं। मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग पर कार्गो के तटीय प्रहस्तन के लिए विशिष्ट मानदंडों की अनुपस्थिति में, पोर्ट ने इन दोनों क्षेत्रों में बर्थ पर हैंडलिंग करने के लिए विचारित निष्पादन मानक समान माना है, हालांकि, मूरिंग डॉल्फिन पर एल्युमिनियम और पिग आयरन सिलिलियों और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो को छोड़कर, निष्पादन मानदंडों को हासिल करने के लिए बर्थ पर बराबर निष्पादन प्राप्त करना हमेशा संभव नहीं हो सकता है। पत्तन के उल्लेख किया है कि पत्तन का उद्देश्य लगातार उच्च निष्पादन प्राप्त करना है।

उपरोक्त प्रस्तुतियाँ और दिशानिर्देशों में विशिष्ट मानदंडों की अनुपस्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण इस मामले में पत्तन के प्रस्ताव पर कार्रवाई करती है।

#### (vi). स्टीवडोरिंग संचालन के लिए दरें - ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क :

(क). स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में निर्धारित अनुसार, स्टीवडोरिंग संचालन के लिए संचालन लागत को निम्नलिखित प्रमुख प्रमुखों, जैसे कि उपकरण किराया लागत, श्रम लागत, संचालन ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स के तहत वर्गीकृत किया जाता है।

(ख). उपकरण किराया प्रभार: (ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो)

(i). स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के लिए अनुलग्नक- VII में स्टीवडोरिंग ऑपरेशनों के उपकरणों के किराए की लागत के आकलन के लिए मानदंड निर्धारित हैं। कथित अनुबंध के अनुसार, पोत से तट तक के प्रचालन के लिए मानक प्रहस्तन उपकरण पोतीय क्रेन या तटीय क्रेन या एचएमसी या इन संयोजित हैंडलिंग उपकरण होते हैं। पत्तन ने स्टीवडोरिंग रेट के आकलन के लिए उपकरण किराया प्रभारों में किसी एचएमसी प्रभार का आकलन नहीं किया है। पत्तन ने कहा है कि पोर्ट में केवल एक एचएमसी है जिसके लिए पोर्ट के एसओआर के सामान्य संशोधन में दरें निर्धारित की गई हैं। पत्तन का कथन है कि पोतीय क्रेन या तटीय क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन पोत और तट के बीच कार्गो के संचालन के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है। एमओपीटी द्वारा उल्लेखित स्थिति, दिशानिर्देशों में निर्धारित उपकरणों के नियमों के अनुरूप तथा विश्वस्वीय है।

हैच के परिकलन के संबंध में, निर्धारित मानदंड - डोजर 5 टी -1 नग प्रति हेच, कुछ ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रति हुक ग्रेव 1 नग प्रति हुक और अर्थात् कोकिंग कोल और लौह अयस्क खुदाई के लिए यह प्रति हेक्टेयर 1 नगप्रति हैच है, 1 ग्रेव प्रति हुक, हैं। पाया गया है एमओपीटी ने डोजर्स और एक्सकेवेटर के स्थान पर पे लोडर्स की तैनाती का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने उस के अलावा संसाधित उर्वरक के प्रहस्तन के लिए जेसीबी की तैनाती पर भी विचार किया गया है। इस संबंध में यह कहना उपयुक्त है कि केपीटी ने पोर्ट की स्थानीय स्थिति के आधार पर डोजर / एक्सकेवेटर्स के स्थान पर पे-लोडर्स का प्रस्ताव किया था जो कि इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था।

स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के खंड 1.8 में, इस प्राधिकरण को, पत्तन को विशिष्ट शर्तों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है। एमओपीटी ने हैच काम करने के लिए उपकरणों के प्रकार में प्रस्तावित विचलन के लिए औचित्य प्रस्तुत किया है।

एमओपीटी ने कहा है कि एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के प्रचालन केवल स्टीवडोरस द्वारा किया जाता है। इसके अलावा, बर्थ की भौतिक बाध्यता और भंडारण स्थान की कमी के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन होगा। इसलिए पोर्ट, स्टीवडोर के परामर्श से, कार्गो प्रहस्तन के लिए इष्टतम उपकरणों की संख्या पर विचार किया है। इसलिए, कुछ मामलों में तैनाती के लिए प्रस्तावित उपकरणों में निर्धारित मानदंडों का विचलन कम / अधिक है। विभिन्न प्रकार के कार्गो प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किए जाने वाले उपकरणों की सूची पत्तन को स्टीवडोर द्वारा प्रदान की गई है। पत्तन ने कहा है कि स्टीवडोरों को किसी भी उपकरण का उपयोग करने की छूट है जो लागत प्रभावी तरीके से निष्पादन बढ़ाने और / या बढ़ाने में सहायक होगा।

स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में उल्लिखित मानक के अनुसार हैच काम के लिए स्टीवडोरिंग ऑपरेशन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरणों की तैनाती की तुलनात्मक स्थिति और विचलन के लिए औचित्य, यदि कोई है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए एक विवरण **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है।

उपकरण प्रोफाइल में विचलन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य और यह ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में किसी भी हितधारक जिनसे परामर्श किया गया है, एमओपीटी द्वारा तैनात किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों के लिए कोई , आपत्ति नहीं की है, और दिशानिर्देशों के खंड 1.8 को ध्यान में रखते हुए जिसके अंतर्गत इस प्राधिकरण को पत्तन के औचित्य के आधार पर मानदंडों में समायोजन पर विचार करने की अनुमति है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित हैच कार्य के लिए उपकरण के प्रकार में विचलन मान्य है।

- (ii). स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के मुताबिक, उपकरणों की तैनाती के लिए किराया प्रभार का आकलन संबंधित बंदरगाहों में प्रचलित या प्रचलित बाजार किराया लागत के आधार पर किया जाता है।

एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में, स्टीवडोरों द्वारा प्रदान की जाने वाली स्टीवडोरिंग (और तटीय प्रहस्तन) कार्यों के लिए उपकरण किराया लागत के आधार पर उपकरणों के लिए किराया प्रभार का आकलन किया है, क्योंकि ऐसे विवरण कथित तौर पर पत्तन के साथ उपलब्ध नहीं हैं। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि स्टीवडोर द्वारा प्रदान किए गए उपकरणों के किराया प्रभार उचित हैं। पत्तन द्वारा सूचित स्थिति विश्वस्नीय है।

इस प्रकार, एमओपीटी द्वारा लघु उपकरणों की आकलित किराया लागत विश्वस्नीय है और स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए अपक्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए मान्य है।

**(ग). स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए श्रम लागत:**

- (i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, दिशानिर्देशों के लिए अनुलग्नक -8 के अनुरूप राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवॉर्ड (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार श्रम की तैनाती होगी और यूनिट की दर, मानदंडों में निर्धारित श्रम की मात्रा के लिए श्रम की वर्तमान वास्तविक लागत होगी। दिशानिर्देश में उल्लेख है कि श्रम लागत की गणना के लिए निर्धारित मानदंड और विशेषकर पोर्ट के लिए दिए गए अन्य मानदंडों का पालन किया जाएगा।
- (ii). पत्तन को विशेष रूप से यह पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया गया था कि मानदंडों में निर्धारित श्रम की मात्रा राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवॉर्ड के अनुसार है। पोर्ट ने कहा है कि वह एनआईटी पुरस्कारों के अनुसार केवल केन ऑपरेशन के लिए ही श्रमिक प्रदान करता है। चूंकि इस बिंदु का विशेष रूप से समाधान नहीं किया गया था इसलिए इसे पोर्ट के लिए पुनः दोहराया गया। एमओपीटी ने कहा कि स्टीवडोरिंग (और तटीय प्रहस्तन) के संचालन के लिए श्रमिकों की लागत का आकलन स्टीवडोरों द्वारा प्रदान किया गया है क्योंकि पोर्ट के पास ऐसा कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। पोर्ट ने स्टीवडोरों द्वारा प्रदान की गई जानकारी पर भरोसा किया है क्योंकि पोर्ट में कोई डेटाबेस नहीं है इसके अलावा, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन, केन के संचालन के लिए एनआईटी पुरस्कारों के अनुसार केवल श्रमिक प्रदान करता है। केन के संचालन के अलावा, श्रमिक की सभी आवश्यकताओं को

स्टीवेडोर द्वारा व्यवस्थित किया जाता है। दिशानिर्देशों के अनुसार, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड और विशेषकर पोर्ट के लिए दिए जाने वाले अन्य मानदंडों को श्रमिक लागत की गणना के लिए अपनाया जाएगा। पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा कि पत्तन केवल एनआईटी पुरस्कारों के अनुसार क्रेन के संचालन के लिए श्रमिक की आपूर्ति की है और स्टीवेडोरिंग (और तटीय प्रहस्तन) के संचालन के लिए श्रमिक तैनाती स्टीवेडोरोज़ द्वारा प्रदान की गई है, क्योंकि पोर्ट के साथ ऐसी कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। इस संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघ ने जिससे परामर्श किया गया आपत्ती नहीं की है। एमओपीटी के मानदंडों की अनुपस्थिति में स्टीवेडोरिंग परिचालन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित आकलित श्रमिक लागत के विवरण, की तुलना स्टीवडॉइस परिचालनों के लिए वीओसीपीटी द्वारा आकलित श्रमिक लागत से की गई थी, जो समान माल के लिए प्रस्तावित दर के अनुरूप थी। इस तरह की तुलना में यह पाया गया कि अधिकांश कार्गो के लिए एमओपीटी द्वारा आकलित श्रमिक लागत वीओसीपीटी द्वारा स्टीवेडोरिंग ऑपरेशन के लिए अनुमानित श्रम लागत के मुकाबले कम या समतुल्य है,। इस आधार पर स्टीवेडोरिंग ऑपरेशन के लिए एमओपीटी द्वारा आकलित श्रमिक लागत मान्य है। एमओपीटी ने यह भी कहा है कि गोवा राज्य में श्रमिक लागत दर देश के किसी भी अन्य हिस्से से बहुत अधिक है। वीओसीपीटी की तुलना में जहां श्रमिक लागत एमओपीटी से अधिक है वहां इस पहलू के कारण स्वीकार किया जाता है।

- (iii). यह पुष्टि करने के हमारे विशिष्ट अनुरोध कि प्रति जहाज श्रम की इकाई दर, दिशा-निर्देशों के अनुसरण में है पत्तन ने कहा है कि गोवा राज्य में श्रम की दर देश के किसी भी अन्य हिस्से से बहुत अधिक है। इसके अलावा, चूंकि स्थानीय स्थिति प्रत्येक पत्तन पर भिन्न होती है, इसलिए उच्च दरों की गणना की गई है। पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि पत्तन श्रमिक की लागत पर निर्णय नहीं करता है। पत्तन ने श्रमिक लागत का आकलन स्टीवेडोरों के साथ विचार-विमर्श और चर्चा के बाद किया है जो एमओपीटी की के कथन के मद्देनजर मान्य है।
- (iv). स्टीवेडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में ड्राई बल्क प्रचालनों के लिए एक टिंडल की तैनाती के लिए कोई मानदंड को निर्धारित नहीं है। इसे केपीटी के प्रस्ताव में, स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन कार्रवाई के दौरान पाया गया कि प्रति पाली में टिंडल की, जो कि गिरोह का नेता होता है के लिए अनिवार्य आवश्यकता होती है। एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह उपर्युक्त के मद्देनजर इस मुद्दे को देखे और प्रस्ताव में आवश्यक आशोधन करे। एनआईटी पुरस्कार के अनुसार पत्तन क्रेन के संचालन के लिए केवल श्रमिक प्रदान करता है और इसलिए टिंडल की तैनाती भी संबंधित स्टीवेडोरों की जिम्मेदारी है। पत्तन ने पुष्टि की है कि पोर्ट में टिंडल नामक कोई पद नहीं है। वी.ओ. चिदम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) भी, के एक दूसरे मामले में जब यह बिंदु उठा था तो वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया था कि टिंडल की तैनाती नहीं की जाती है। इस लिए एमओपीटी के इस कथन को स्वीकार किया गया है।

#### (घ). प्रचालकीय(आपरेशनल) और प्रशासनिक ऊपरि- व्यय

प्रत्येक ऑपरेशनल और एडमिनिस्ट्रेटिव ओवरहेड्स के लिए कि उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत का 20%, आकलन किया गया है जो स्टीवेडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में समाहित शर्त के अनुसार है।

#### (ङ). मार्जिन ।

स्टीवेडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 5 में किए गए उल्लेख अनुसार, 20% पर कुल परिचालन लागत पर मार्जिन को एमओपीटी द्वारा मान्य अप्रेंट भुगतान करने वाला प्रशुल्क आकलित करने के लिए विचार किया गया है।

- (च). सूक्ष्म थोक कार्गो के लिए अप्रेंट स्टीवेडोरिंग टेरिफ पर पहुंचने और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत थोक माल का तोड़ने के लिए परिकलन किया गया है और इस प्राधिकरण द्वारा ऊपर बताए गए विभिन्न मापदंडों के आधार पर **अनुबंध- III** के रूप में संलग्न है।

(vii). तटीय प्रहस्तन प्रचालन दरें:

(क). जैसा कि स्टीवडोरिंग एंड तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में निर्धारित किया गया है, तटीय प्रहस्तन प्रचालन की लागत को निम्नलिखित प्रमुख शीर्षों, जैसे कि उपकरण किराया लागत, श्रमिक लागत, आपरेशनल ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स के तहत समूहबद्ध किया गया है।

(ख). उपकरण किराया लागत:

(i). स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1 और 4.4.2 में ड्राई बल्क कार्गो के तटीय प्रहस्तन और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपनाई जाने वाली चार विधियों हेतु अपनाई गई पांच अलग-अलग प्रहस्तन विधियों की सूची दी गई है। जैसा कि पहले कहा गया है, एमओपीटी ने पांचवें तरीके के अनुसार तटीय प्रहस्तन की दर का प्रस्ताव किया है, अर्थात् कार्गो को घाट पर उतार दिया जाता है और ट्रकों पर लोड किया जाता है और ड्राई बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है। ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, एमओपीटी ने विधि सं. चार के अनुसार संचालन दर का प्रस्ताव किया है अर्थात् कार्गो को पल्लन के अंदर घाट पर उतारा और ट्रकों पर लोड किया जाता है और भंडारण यार्ड ले जाया जाता है अथवा व्युत्क्रम में जैसा कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित है। तटीय प्रहस्तन के लिए ब्रेक बल्क कार्गो में से कुछ में थोड़ा विचलन के संबंध में एमओपीटी ने औचित्य प्रस्तुत किया है। एमओपीटी ने यह भी कहा है कि इस प्राधिकरण को प्रस्ताव भेजने से पहले, इसने सभी एजेंसियों के साथ (स्टीवडोरिंग और) तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए दरें प्रस्तावित करने के लिए प्रस्ताव पर चर्चा की है। ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो तटीय प्रहस्तन के संचालन की प्रहस्तन एमओपीटी द्वारा परिकल्पित विधियां मान्य है।

(ii). स्टीवडोरिंग एंड तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.6 में उल्लेखित है कि किराये पर लिये जाने वाले उपकरण की किराया लागत ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः दिशानिर्देशों के अनुलग्नक- ix और में निर्धारित मानकों के अनुसार आकलित की जाएगी।

(iii). (क). स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशा-निर्देशों में यथा-निर्धारित, बर्थ में ड्राई बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला के लिए तटीय प्रहस्तन हेतु उपकरणों की मानक सूची पे-लोडर्स 10 टी -6 नग, 15 टी वाले ट्रक-25 नग, स्टोरेज यार्ड पर 10 टी वाले पेलोडर्स-4 नग, है। कोकिंग कोयला कार्गो के अपफ्रंट शुल्क के लिए एमओपीटी ने किसी उपकरण लागत पर विचार नहीं किया है। हालांकि, एमओपीटी ने रु.5.23 प्रति टन पर कोयला कार्गो के लिए अपफ्रंट टैरिफ दर आकलित करने के लिए रु.8,400 प्रति पाली की श्रमिक लागत पर विचार किया है।

(ख). स्टीवडोरिंग और शोर से निपटने के दिशा-निर्देशों में निर्धारित ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अर्थात् बैग्ड कार्गो के लिए किराए पर लिए जाने वाले उपकरणों की प्रासमिक सूची 10 टन वाले ट्रक -9 नग, है। एमओपीटी ने बैग्ड कार्गो के लिए अपफ्रंट टैरिफ के लिए कोई उपकरण लागत पर विचार नहीं किया है। हालांकि, एमओपीटी ने रु.37.65 प्रति टन पर बैग्ड कार्गो के लिए अपफ्रंट टैरिफ दर आकलित करने के लिए रु.16,809 प्रति शिफ्ट की श्रमिक लागत पर विचार किया है।

उपरोक्त कार्गो वस्तुओं के विचलन का संबंध में जैसा कि पिछले उल्लेखित है पैराग्राफों में उल्लेखित है, एमओपीटी का कथन है कि, कार्गो में एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन कार्य केवल स्टीवडोर्स द्वारा किया जाता है। इसके अलावा, बर्थ की भौतिक बाध्यता और भंडारण स्थान की कमी के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन है। इसलिए पोर्ट, स्टीवडोर्स के परामर्श से, कार्गो के लिए इष्टतम उपकरणों की संख्या पर विचार किया है। पोर्ट ने कहा है कि विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग की जाने वाली उपकरणों की सूची स्टीवडोर्स द्वारा पोर्ट को प्रदान की गई है। पोर्ट ने कहा है कि स्टीवडोरों को किसी भी उपकरण का उपयोग करने में ढील दी गई है जिससे लागत प्रभावी तरीके से निष्पादन बढ़ाने और / या बढ़ाने में सहायता मिलेगी। इसके अतिरिक्त एमओपीटी ने अपने प्रस्तावित प्रस्ताव में, स्टीवडोरों द्वारा उपलब्ध कराए जाने वाले स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के, दोनों कार्यों के लिए उपकरणों की किराए की लागत के अनुमान के आधार पर उपकरणों के लिए किराया प्रभार का आकलन किया गया है क्योंकि पोर्ट के पास कोई विवरण नहीं उपलब्ध है। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि स्टीवडोर द्वारा प्रदान किए गए उपकरणों के किराया के प्रभार उचित हैं। पल्लन द्वारा रिपोर्ट की स्थिति मान्य है।

- (iv). **ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए** स्टीवर्डिंग एंड शोर हैंडलिंग प्रचालनों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरण तैनाती तथा स्टीवर्डिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक के अनुसार एमओपीटी द्वारा अपनाई गई विधियों तथा एमओपीटी द्वारा निर्धारित मानकों से विचलन यदि कोई हो, की का प्रस्तुत औचित्य की एक तुलनात्मक स्थिति, **अनुलग्नक - IV में दी गई है।**

जैसा कि उपरोक्त **अनुलग्नक - IV** से देखा गया है, एमओपीटी ने स्टीवर्डिंग और शोर से निपटने के संचालन के लिए तैनात किए जाने वाले उपकरणों से दिशा-निर्देशों में किए गए निर्धारण से विचलन को न्यायोचित ठहराया है, पत्तन की विशिष्ट स्थिति को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर स्टीवर्डिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशा-निर्देशों का खंड 1.8 में, टैम्प को मानदंडों में आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति प्रदान की गई है। दिशानिर्देशों में उपरोक्त प्रावधानों और निर्दिष्ट नियमों से विचलन को ध्यान में रखते हुए और एमओपीटी द्वारा कथित अनुलग्नक में प्रस्तुत किए गए औचित्य को देखते हुए, यह प्राधिकरण एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरण प्रस्तावित विवरण के आधार पर तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क तय करने पर विचार कर सकता है।

एमओपीटी ने अपने प्रस्तावित प्रस्ताव में, स्टीवर्डिंग द्वारा प्रदान किए गए दोनों स्टीवर्डिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए उपकरणों की किराए की लागत के आधार पर उपकरणों के लिए किराया प्रभार का आकलन किया है क्योंकि पोर्ट के पास कोई विवरण उपलब्ध नहीं हैं। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि स्टीवर्डिंग द्वारा प्रदान किए गए उपकरणों के किराया के प्रभार उचित हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट विश्वस्तीय है।

इस प्रकार संक्षेप में, एमओपीटी द्वारा उपकरणों की किराया लागत के रूप में आकलित मान्य है और स्टीवर्डिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अप्रकट टैरिफ के निर्धारण के लिए मान्य है।

(ग). **श्रमिक लागत:**

- (i). स्टीवर्डिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 में तटीय प्रहस्तन के लिए श्रम लागत का अनुमान लगाने के लिए ड्राई बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत का क्रमशः 5% और 10% निर्धारण किया गया है।

हालांकि, एमओपीटी ने स्टीवर्डिंग द्वारा प्रदान किए गए जनशक्ति आवश्यकता के आधार पर श्रमिक लागत अनुमान लगाया है क्योंकि पोर्ट के पास अलग ब्योरे या डाटाबेस उपलब्ध नहीं हैं। जब स्टीवर्डिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से विचलन के कारणों की मांग की गई तो एमओपीटी ने कहा है कि दिशानिर्देशों के अनुसार श्रम लागत सीमित किया जा सकता है। इस प्रकार, एमओपीटी ने इस प्राधिकरण को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के मुताबिक फिट होने के लिए श्रम लागत को संशोधित करने से रोक दिया है। तदनुसार, स्टीवर्डिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 में समाहित शर्त के अनुसार, श्रम लागत को ड्राई बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपकरणों की किराए की लागत, जो कम हो, का या एमओपीटी द्वारा अनुमानित श्रम लागत (आगामी पैराग्राफ में दिए गए कारणों से ग्रेनाइट मार्बल और जंबो बैग को छोड़कर) के 10% पर आशोधित किया गया है।

स्टीवर्डिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के लिए अनुलग्नक - X में विभिन्न तरीकों के तहत ब्रेक बल्क कार्गो को संभालने के लिए उपकरणों के मानदंड निर्धारित हैं। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए, विधि- 4 घाट पर सामान के उतार-चढ़ाव और ट्रकों पर लदान और पोर्ट के परिसर में भंडारण यार्ड या इसके विपरीत से संबंधित है। दिशानिर्देशों के अनुसार, यह विधि जंबो बैग और ग्रेनाइट और पत्थर के लिए लागू नहीं है। चूंकि, एमओपीटी इन दोनों कार्गो को संभालने की परिकल्पना करता है, पत्तन में इन कार्गो के लिए अप्रकट टैरिफ का मूल्यांकन करने हेतु, अनुमानित उपकरण लागत रु.28,500 और रु.20,000 है और श्रम लागत क्रमशः रु.16,800 और रु.26,100 प्रति पाली है। जंबो बैग (हैच में स्थापित) के संबंध में, जिसके लिए दिशानिर्देशों में कोई नियम नहीं निर्धारित किया गया है, एमओपीटी ने क्रमशः उपकरण की लागत रु.28,500 और श्रम लागत रु.18,608 पर का अनुमान लगाया है। यदि हम मानदंडों के अनुसार सख्ती से चलते हैं, तो इन तीनों कार्गो के लिए 10% पर श्रम लागत 2850/-, 2000/- और रु.2850/- प्रति पाली आती है।

वीओसीपीटी के मामले में, तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए उन ब्रेक बल्क कार्गो वस्तुओं के लिए जिन पर पद्धति लागू नहीं है / दिशा-निर्देशों में कोई उपकरण का परिकल्पित नहीं है, पत्तन ने ₹10,000 प्रति शिफ्ट पर श्रम लागत का अनुमान लगाया है और इस प्राधिकरण से अनुमोदन करने का अनुरोध किया है। इस संदर्भ में यहां उल्लेख किया जाता है कि सीओपीटी के स्टीवर्डिंग और तटीय प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटान करते हुए पत्तन ने यह बताया था कि दिशानिर्देशों में उपकरण निर्धारित नहीं हैं या कुछ ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पद्धति लागू नहीं है। मानदंडों के अनुसार यदि कोई उपकरण नहीं दिया लगाया गया है, तो श्रम लागत, जो कि उपकरण किराया लागत से संबद्ध है, भी शून्य होगी और इसके परिणामस्वरूप कुल लागत भी शून्य होगी और इन कार्गो वस्तुओं के लिए टैरिफ पेश करना संभव नहीं होगा। सीओपीटी और केपीटी में, ब्रेक बल्क कार्गो वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए इन पत्तनों ने उनकी स्थानीय स्थिति के आधार पर, इन ब्रेक बल्क वस्तुओं के लिए प्रस्तावित उपकरण और निर्धारित मानदंडों के अनुसार उपकरणों की किराए की लागत के प्रतिशत के रूप में संबद्ध श्रम लागत पर विचार किया था।

वीओसीपीटी के मामले में पत्तन द्वारा उठाए गए बिंदुओं के आधार पर इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा परिकल्पित पद्धतियों में तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण में जंबो बैग, लौह एवं इस्पात-कॉयल और स्लैब / पाइप, ट्यूब, प्लेटों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित श्रम लागत को अनुमति दी थी।

वर्तमान मामले में, उपर्युक्त कारणों के लिए और दिशानिर्देशों के खंड 1.8 को के मद्देनजर, जिसमें इस प्राधिकरण को स्थानीय स्थितियों के आधार पर मानदंडों को समायोजित करने की अनुमति दी गई है, यह प्राधिकरण एमओपीटी द्वारा आकलित यथा रूप में प्रस्तुत जंबो बैग, जंबो बैग (हैच में स्लाब) और ग्रेनाइट और मार्बल्स के संबंध में उपकरण किराया लागत और श्रम लागत के आकलन पर विचार किया जाता है

(ii). यह देखा जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर से थोड़ा भिन्न होता है। यह मुख्य रूप से तटीय प्रहस्तन के संचालन हेतु श्रम लागत के अनुमान में किए गए आशोधन के कारण है, जो परिचालकीय और प्रशासकीय ऊपरी व्यय में आशोधन करने के कारण है जो श्रम लागत से संबद्ध है।

(घ). तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए प्रत्येक उपकरण के उपकरण किराया लागत और श्रम लागत से संबद्ध ऑपरेशनल और प्रशासनिक ओवरहेड्स का आकलन स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन के दिशा-निर्देशों के क्लॉज 4.5.8 और 4.5.9 में निहित निर्धारण के अनुसार उपकरण किराया और श्रम लागत के 20% पर किया जाना चाहिए। उपर्युक्त अनुसार लागत के अनुमान में आशोधन के परिणामस्वरूप, कुल उपकरण किराया और श्रम लागत के 20% पर एमओपीटी द्वारा अनुमानित ऑपरेशन ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स के प्रत्येक अनुमान आशोधित किया गया है। उपकरण किराया लागत और संशोधित श्रम लागत के योग पर ऑपरेशन और प्रशासनिक ओवरहेड का आकलन 20% किया गया है।

(ङ). स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के क्लॉज 5 में निर्धारण अनुसार, कुल प्रचालन लागत के 20% मार्जिन पर विचार किया गया है ताकि तटीय प्रहस्तन के टैरिफ का आकलन किया जा सके।

(च). सूक्ष्म थोक कार्गो के लिए तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए लागत वक्तव्य और एमओपीटी द्वारा सुसज्जित ब्रोक कार्गो को तोड़ दिया गया है और उपर्युक्त बताए गए अनुसार विभिन्न मापदंडों के आधार पर मामूली सुधारों के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया है। **अनुलग्नक - (V)**

(viii). **मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग में तटीय प्रहस्तन की दरें :**

(क). जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देश में मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग वा तटीय प्रहस्तन की गतिविधियों के लिए कोई मानक नहीं हैं। एमओपीटी ने चार ड्राई बल्क श्रेणियों -(i) कोकिंग कोल, (ii)। लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्सट्रेट, लीड और जिंक अयस्क, (iii)। अन्य अयस्क, खनिज और (iv) मूरिंग डॉल्फिन में शोर से निपटने के संचालन के लिए एल्यूमिना, पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के सूखी बल्क कार्गो (एमडी) के लिए अपफ्रंट टैरिफ दरें प्रस्तावित की हैं । जैसा कि पहले कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देश में रेल साइडिंग पर तटीय प्रहस्तन की गतिविधियों के लिए कोई मानक नहीं हैं। एमओपीटी ने दो ड्राई बल्क श्रेणियों (i) रेल साइडिंग पर तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए खाद्यान्न (ii) चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट टैरिफ दरों का प्रस्ताव किया

है। एमओपीटी ने तीन श्रेणियों अर्थात् (i) आयरन, स्टील-कॉइल और स्लैब, (ii) टीएमटी / डब्ल्यूआर बार (iii) रेल साइडिंग पर ग्रेनाइट्स और मार्बल्स के ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् अपफ्रंट टैरिफ दरें प्रस्तावित की हैं।

- (ख). एमओपीटी ने मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग में इन कार्गो वस्तुओं के लिए दरों के आकलन के लिए स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित पद्धति का विस्तृत रूप से पालन किया है।
- (ग). दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी भी उपकरण मानदंड की अनुपस्थिति में रेल साइडिंग और मूरिंग डॉल्फिन में इन कार्गो के प्रहस्तन के लिए, एमओपीटी द्वारा अनुमानित उपकरण प्रोफाइल और पत्तन के अनुमान के अनुसार उपकरण किराया लागत मान्य है।
- (घ). क्लॉज 4.5.7 में ड्राई बल्क कार्गो के लिए तटीय प्रहस्तन के लिए श्रम लागत व उपकरणों की किराया लागत के 5% पर के मानदंडों और आकलन करने का उल्लेख है। इसके विपरीत, एमओपीटी ने स्टीवडोर्स द्वारा प्रदान की गई जानकारी/ब्योरे का विवरण देते हुए तथा यह उल्लेख करते हुए कि पोर्ट के पास डेटा बेस उपलब्ध नहीं है, जनशक्ति(श्रमिकों) की आवश्यकता के आधार पर श्रम-लागत पर विचार किया है। यह कहना प्रासंगिक है कि एमओपीटी ने बर्थ पर तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए टैरिफ के आकलन के लिए उसी पद्धति को लागू किया है जो ऊपर पैरा में पहले से ही दी गयी है। एमओपीटी के उत्तर के मुताबिक श्रम लागत को दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिबंधित किया गया है। खंड 4.5.7 में समाहित शर्त के मुताबिक स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों या एमओपीटी द्वारा अनुमानित श्रम लागत (पहले दिए गए कारणों से ग्रेनाइट मार्बल को छोड़कर) मजदूरी की लागत को ड्राई बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत के 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 10%, जो भी कम हो, पर संशोधित किया गया है।
- (ङ). तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में निहित निर्धारण के अनुसार प्रत्येक उपकरण के ऑपरेशनल और प्रशासनिक ओवरहेड्स के लिए उपकरण किराया लागत और श्रम-लागत का आकलन किया जाना चाहिए। उपर्युक्त के अनुसार श्रम-लागत के आकलन में आशोधन के परिणामस्वरूप, एमओपीटी द्वारा संचालन के लिए कुल उपकरण किराया और श्रमिक लागत का 20% ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स के प्रत्येक आकलन को आशोधित किया गया है। कुल उपकरण किराया लागत और संशोधित श्रम लागत पर ऑपरेशन और प्रशासनिक ओवरहेड का आकलन 20% है।
- (च). जैसाकि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 5 में उल्लिखित है, अपफ्रंट तटीय प्रहस्तन के लिए टैरिफ आकलित करने के लिए कुल प्रचालन लागत पर 20% मार्जिन पर विचार किया गया है।
- (छ). मूरिंग डॉल्फिन और रेल साइडिंग में शोर हैंडलिंग प्रचालन के लिए अपफ्रंट का निर्धारण करने के लिए विशिष्ट मानदंडों की अनुपस्थिति में ड्राई बल्क कार्गो के लिए मूरिंग डॉल्फिन और ड्राई और ब्रेक बल्क के लिए रेल साइडिंग पर तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत लागत विवरणी को इस प्राधिकरण द्वारा माना गया है जो **अनुलग्नक - VI और VII** के रूप में संलग्न ऊपर वर्णित संशोधनों के अध्याधीन है।
- (ix). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत मामले को ध्यान में रखते हुए और यह यह महत्व देते हुए कि एमओपीटी द्वारा यह प्रस्ताव एमओपीटी के बोर्ड की मंजूरी के साथ दायर किया गया है, ड्राई बल्क कार्गो के लिए ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, कुछ संशोधन के साथ अपफ्रंट स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग प्रशुल्क हेतु पोर्ट द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।
- (x). (क). स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों की धारा 7.1 के अनुसार, ऑपरेटर पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी पत्र संख्या पीडी -11033/73/2013-पीटी (पीटी) 16.06.2016 के अंतर्गत जारी नीति के अनुसार कार्य निष्पादन पूरा करने पर प्रशुल्क में ड्राई बल्क कार्गो के लिए में 60% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के बजाय 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन का हकदार है। इसलिए पोर्ट को यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित निष्पादन मानक एमओएस द्वारा 16.06.2016 को जारी की गई बर्थिंग पॉलिसी पर आधारित है जो दिशानिर्देशानुसार आवश्यक हैं। यदि नहीं तो, पोर्ट तो क्लॉज 7.1 में प्रदान की गई बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों पर विचार करे। एमओपीटी ने प्रतिक्रिया में कहा है कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों का एमओपीटी द्वारा निष्पादित मानदंड पोत परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों पर आधारित हैं और स्थानीय स्थितियों

और स्थान की उपलब्धता संबद्ध सीमाओं के मद्देनजर निष्पादन मानकों में उपयुक्त संशोधन किया गया है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंड और उसके बारे में हमारा विश्लेषण नीचे दिया गया है:

**(क). एमओपीटी द्वारा ड्राई बल्क कार्गो के लिए शतप्रतिशत सूचकांकन के लिए निष्पादन मानक**

- (i). दिशानिर्देशों की धारा 7.1 ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों का उल्लेख है कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार टैरिफ में 100% इंडेक्सेशन के अनुसार निर्धारित किये जाएंगे जैसा कि पत्र संख्या पीपी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 में उल्लेख किया गया है।
- (ii). 100% इंडेक्सेशन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन मानदंड पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए मान्य निष्पादन मानकों के बराबर हैं।

इस प्राधिकरण ने अन्य प्रमुख बंदरगाहों के लिए एमओएस द्वारा घोषित बर्थिंग पॉलिसी के अनुसरण जुरमाना/निरुत्साहन स्कीम का अनुमोदन किया है। इनमें प्रत्येक पोर्ट द्वारा दायर किए गए प्रस्तावों के आधार पर जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी), कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी), कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) और न्यू मंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी), प्रत्येक द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव शामिल हैं।

चूंकि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों के क्लॉज 7.1 में ड्राई बल्क माल के लिए 16 जून 2016 के पत्र सं पीडी-11133/73/2013-पीटी (पीटी) के अनुसार बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित निष्पादन मानकों के लिए टैरिफ में 100% इंडेक्सेशन के लिए, का निरूपण है, एक नोट का उल्लेख किया गया है कि ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन मानक एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार होंगे। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से एक माह के भीतर एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी के तहत ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों के लिए अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

**(ख). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक:**

दिशानिर्देशों की धारा 7.1 के अनुसार ड्राई बल्क कार्गो से इतर कार्गो के लिए एसओआर में 100% इंडेक्सेशन के लिए निष्पादन मानक संबंधित पोर्ट द्वारा निर्धारित किये जाएंगे।

इस प्रकार, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के अनुसार लागू निष्पादन मानक, संबंधित पोर्ट्स द्वारा निर्धारित किए जाएंगे। इसलिए, ब्रेक बल्क कार्गो के निष्पादन मानक, मामूली संशोधन के लिए अनुवर्ती पैराग्राफ में उल्लेखित आशोधनों के अध्याधीन पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए जाते हैं।

ब्रेक बल्क कार्गो मर्दों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक प्रति पाली प्रति हुक आधार पर हैं, जो कि प्रति शिफ्ट आधार पर इष्टतम क्षमता पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा मान्य हैं। चूंकि अपफ्रंट टैरिफ का प्रस्ताव प्रत्येक पाली के आधार पर है, इसलिए निष्पादन प्रति पाली / हुक के बजाए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रति शिफ्ट आधार पर निर्धारित की जाती है। यह वीओसीपीटी में निर्धारित प्रति शिफ्ट आधार पर उत्पादकता के अनुरूप है। केपीटी और सीओपीटी के मामलों में तीन शिफ्ट प्रतिदिन के आधार पर उत्पादकता प्रतिदिन आधार पर निर्धारित की जाती है।

- (xi). (क) तदर्थ प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय, इस प्राधिकरण ने सभी मेजर पोर्ट ट्रस्टों के लिए एक समान नियम और शर्तों का अनुमोदन किया है दी है। एमओपीटी ने 'तटीय कार्गो' शब्द को किसी भी कार्गो के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव दिया है, जो पोत द्वारा वास्तविक मूल गंतव्य से इतर किसी भारतीय पत्तन से शिपमेंट के बाद एक अन्य भारतीय पत्तन पर या उसके व्युत्क्रम में निर्वहित होता है और एमओपीटी ने इस "विदेशी कार्गो" शब्द को तटीय माल के अलावा किसी भी कार्गो के रूप में परिभाषित करने का भी प्रस्ताव किया है। यह कहना प्रासंगिक है कि "तटीय कार्गो" और "विदेशी कार्गो" शब्द की परिभाषा किसी भी अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट में निर्धारित नहीं की गई है। इसलिए एमओपीटी के लिए विशेष रूप से परिभाषा निर्धारित करना उचित नहीं है।



- (ख) एमओपीटी ने "टन" या "एमटी" शब्द को एक मीट्रिक टन के 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है जो एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रस्ताव के अनुसार अनुमोदित किया जाता है।
- (ग) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अन्य प्रासंगिक शर्तों की परिभाषाएं, एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग के लिए एडहॉक अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची का अनुमोदन करते समय, अंतिम दर का अनुमोदन करते समय अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में निर्धारित की जाती है।
- (xii). एमओपीटी ने सामान्य शर्तें और निबंधन के तहत कुछ नोट्स का प्रस्ताव किया है, जिनकी यहां पर चर्चा की गई है:
- (क). एमओपीटी ने सामान्य शर्तें और निबंधन के तहत कुछ नोट्स का प्रस्ताव किया है जिसमें कहा गया है कि ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के लिए प्रहस्तन शुल्क रियायती दर होनी चाहिए जो लदान या उतारी के कार्य चक्र में सामान्य प्रहस्तन हैंडलिंग ऑपरेशन के 1.5 गुना से अधिक नहीं हो। प्रस्तावित नोट, टैरिफ पॉलिसी 2015 के तहत इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 9.6 के साथ स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के नोट 2.8 के अनुरूप है और इसलिए स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में इसे पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित रूप में शामिल किया जाता है।
- (ख). एमओपीटी ने सीरियल नंबर (xii) से (xv) पर सामान्य शर्तों और निबंधन के तहत निम्नलिखित नोट्स का प्रस्ताव किया है जो निम्नानुसार हैं:
- (i). स्टीवडोर और उनके मुखिया के बीच में अनुबंध/सेवा स्तरीय व्यक्तिगत समझौता किसी भी तरह से पोर्ट पर बाध्य नहीं होगा
- (ii). स्टीवडोर और उनके मुखिया के बीच कोई समझौता/संधी, के बावजूद, स्टीवडोर संचालन निष्पादन मानदंड, जो समय-समय पर पोर्ट द्वारा निर्दिष्ट किए जाएंगे, प्राप्त करने के लिए बाध्य होंगे।
- (iii). स्टीवडोरिंग प्रचालन, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा समय-समय पर जारी स्टीवडोरिंग नीति के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा तथा इस तरह के लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर बोर्ड ऑफ न्यासी, मोरगांव पोर्ट ट्रस्ट द्वारा निर्णय लिया जाएगा।
- उपरोक्त नोट्स, पोर्ट और व्यक्तिगत / ठेकेदारों / तटीय प्रहस्तन प्रचालकों के साथ समझौते में शामिल होने के लिए नियम और शर्तें प्रतीत होती हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण के अनुमोदनानुसार एसओआर का हिस्सा बनाने की आवश्यकता नहीं है।
- (ग). एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट कि स्टीवडोर्स सरकार द्वारा समय-समय पर तटीय कार्गो / कंटेनरों के लिए समय-समय पर निर्धारित पॉलिसी दिशा-निर्देशों का अनुपालन करेगा, जिसका टैरिफ के निर्धारण पर प्रभाव पड़ता है, को पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित शामिल किया गया है।
- (घ). इस प्राधिकरण के 8 फरवरी 2017 के आदेश में अनुमोदित तदर्थ अपफ्रंट टैरिफ में निर्धारित अन्य सामान्य शर्तें और निबंधन अंतिम अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में भी निर्धारित रहेंगे क्योंकि वे प्रासंगिक हैं।
- (xiii). स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के मुताबिक, 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60% विविधता की दर से मुद्रास्फीति को प्रतिवर्ष अनुक्रमित किया जाएगा। प्रासंगिक वर्ष और समायोजित अधिसूचित एसओआर, संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगे। पत्तन द्वारा लगाए गए उपकरण किराया प्रभारों के अनुमान के संबंध में पोर्ट ने कोटेशन / बजटीय अनुमानों के रूप में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है। पत्तन ने कहा है कि अनुमान स्टीवडोरों से प्राप्त किया गया है। चूंकि यह अनुमान 2016 में पत्तन द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किया गया था, डब्ल्यूपीआई वृद्धि के आधार वर्ष को 01 जनवरी 2016 के रूप में निर्धारित किया गया है। तदनुसार, स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में एक उपयुक्त नोट निर्धारित किया गया है।

- (xiv). स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों की धारा 2.8 में उल्लेख है कि मेजर पोर्ट ट्रस्टों को सरकार द्वारा समय-समय पर तटीय कार्गो/कंटेनरों, जैसे सरकार द्वारा निर्धारित नीति निर्देश का पालन करना चाहिए। (तत्कालीन) एमओएस, रोड और परिवहन और राजमार्ग (एमएसआरएच) मंत्रालय द्वारा जारी एक नीति निर्देश तटीय पोत और तटीय माल के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरएच की नीति दिशानिर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा दिनांकित 07 जनवरी 2005 को पारित आदेश सं. टीएमपी प्राधिकरण/4/2004-जनरल के पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार थर्मल कोयला, कच्चा तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रियों को छोड़कर (जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं), शिप-शोर ट्रांसफर और क्वे से भंडारण यार्ड तक हस्तांतरण के लिए, कार्गो हैंडलिंग शुल्क के लिए रियायती टैरिफ यानी विदेशी दर के 60% पर घाट भाड़ा सहित, सभी प्रासंगिक हैंडलिंग प्रभार निर्धारित करने की आवश्यकता है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी की गई नीति दिशानिर्देश, 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के तहत नियंत्रित सभी प्रमुख बंदरगाहों और निजी टर्मिनल ऑपरेटरों पर जो कि टैरिफ निर्धारित करते हैं, समान रूप से लागू हैं।

पत्तन ने प्रस्तावित दर आकलित करते समय उसे, विदेशी कार्गो/तटीय कार्गो का हिस्सा नहीं माना है और प्रस्तावित टैरिफ परिकलित करने के दौरान तटीय रियायत के प्रभाव पर भी विचार नहीं किया है।

एमओपीटी से मांगे गए हमारे विशिष्ट स्पष्टीकरण के लिए, एमओपीटी ने कहा है कि निजी पक्षों को सरकार द्वारा किसी प्रकार की सब्सिडी नहीं दी जाती है और ऐसे में यह सुनिश्चित करना विवेकपूर्ण विवेकपूर्ण नहीं होगा कि तटीय कार्गो के लिए स्टीवडोरस से किसी भी रियायत की आशा की जाए। वैकल्पिक रूप से, तटीय प्रहस्तन दरों के लिए एक समानता लाने के लिए विदेशी दरों को बढ़ाना होगा। इसके अलावा, इन अधिकतम सीमा की दरें, एसओआर के अनुसार पोर्ट में स्टीवडोर द्वारा देय दर से ऊपर और उससे अधिक हैं, जिसमें तटीय क्षेत्र में रियायत पहले से ही प्रदान की जा चुकी है। कोई भी गतिविधि जिसमें किसी भी कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपकरण और स्थानीय श्रम की तैनाती शामिल होती है, विदेशी और तटीय क्षेत्र के लिए उसी उपभोग, और स्थानीय बाजार से प्राप्त उपभोग, ईंधन और मजदूरी में कोई रियायत नहीं होती है, इसके कारण सेवा मूल्यों में असमानता आएगी। इसलिए, एमओपीटी ने महसूस किया है कि तटीय माल के लिए स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के लिए रियायती शुल्क का निर्धारित नहीं किया जा सकता है। इसलिए पत्तन ने अनुरोध किया है कि प्रस्ताव में दरें कृपया तटीय दर के रूप में मानी जाएं और विदेशी कार्गो के लिए दर उचित रूप से बढ़ाई जाए।

यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) ने, पोत परिवहन और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते हुए तटीय रियायत के आधार पर तटीय कार्गो के लिए रियायती टैरिफ के निर्धारित न करने के लिए इस आधार पर एक समान अनुरोध किया कि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए टैरिफ में रियायत देना उचित नहीं है क्योंकि अनेक फर्मों ने मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी) के को छोड़कर जहां स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन विदेशी या तटीय कार्गो मिश्रित रूप से होता है, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन कार्य में लगे हुए हैं विदेशी और तटीय कार्गो के मिश्रण के साथ अलग-अलग, तटीय रियायत के परिणामस्वरूप विदेशी कार्गो के टैरिफ में अनुचित वृद्धि होगी, जिसके कारण अनपेक्षित परिणाम हो सकते हैं। विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) और कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) जैसे अन्य बंदरगाहों ने भी इसी तरह के बात कही है।

उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को जनवरी 2017 में यह जांचने के लिए अनुरोध किया गया है कि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के तहत शुल्क तय करते समय क्या समुचित तटीय कार्गो के लिए रियायती दर के निर्धारण के लिए नीति-दिशानिर्देश, लागू करने की आवश्यकता है या नहीं। एमओएस की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा है।

क्लॉज 2.8 को देखते हुए स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों और सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति में पोत के तटीय स्थानांतरण और घाट से यार्ड के लिए निर्धारित सभी प्रभारों पर तटीय रियायत देती है और चूंकि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन में इन गतिविधियों को शामिल किया गया है, यह प्राधिकरण स्टीवडोर और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुमोदन प्रदान करने के लिए तटीय प्रहस्तन तटवर्ती रियायत नीति का पालन करने के लिए बाध्य है, तदनुसार, तटीय कार्गो के लिए रियायती दर, एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निर्देशों के अनुसार, अन्य सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों में अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में रियायती दर निर्धारित की गई है। इसके अलावा, एमओपीटी ने लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रों के लिए सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार दर प्रस्तावित की है जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं। ऐसा होने के नाते, एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी और एसओआर को एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुरूप विदेशी और तटीय कार्गो मद के लिए के लिए एक समान दर निर्धारितकरके ठीक किया गया है।

अगर संदर्भित मामले पर एमओएस को प्रेषित मामले पर की प्राप्त प्रतिक्रिया होगी तो ऊपर की कगई कार्रवाई से अलग होती है तो, उस समय एमओपीटी के परामर्श से एक उपयुक्त संशोधन जारी किया जाएगा।

- (xv). एमओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में, पत्तन ने अनुरोध किया है कि इस प्राधिकरण ने प्रस्तावित सामान्य संशोधन प्रस्ताव में तर्कसंगत टैरिफ के साथ ऐसे समय तक आगे बढ़ सकते हैं जब तक एसओआर स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग संचालन के लिए नए दिशानिर्देशों के तहत लागू रहता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने एसओआर के सामान्य संशोधन का अनुमोदन करते हुए प्रस्तावित टैरिफ का ऐसे समय तक अनुमोदन कर दिया है जब तक एमओपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए नए दिशानिर्देशों के तहत दायर किए गए अलग प्रस्ताव के आधार पर दरें लागू की गई हैं। तटीय प्रहस्तन के संचालन के संबंध में भी, पत्तन द्वारा दायर मौजूदा प्रस्ताव के आधार पर नए दिशानिर्देशों के तहत स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग संचालन के लिए तटीय प्रहस्तन के संचालन दरों को तब तक के लिए निर्धारित किया गया है जब तक प्राधिकरण, तटीय प्रहस्तन के संचालन हेतु मौजूदा अनुसूची को बरकरार रखने के लिए उपयुक्त पाता है। इस प्रकार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमओपीटी के मौजूदा एसओआर में स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग प्रचालनों के लिए दरें निर्धारित की गई हैं।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान एमओपीटी ने कहा है मौजूदा एसओआर में निर्धारित कि स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग प्रशुल्क प्रस्ताव के सामान्य संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा जारी रखे जाएंगे। इस संदर्भ में, उपरोक्त स्थिति को सामने लाने के पश्चात अब एमओपीटी द्वारा उठाए गए कदम पहले के स्पष्टीकरण से अलग दिखते हैं। इसलिए पत्तन को, दिशानिर्देशों के तहत के पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन के लिए प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग के साथ साथ स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन के लिए एसओआर में निर्धारित मौजूदा दरों को जारी रखने के कारणों का उल्लेख करने का अनुरोध किया गया कि मौजूदा एसओआर में निर्धारित स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए दरों के संदर्भ में प्रदान की जाने वाली सेवाओं की प्रकृति की व्याख्या करने के लिए भी पोर्ट को अनुरोध किया गया था और यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि एसओआर में सामान्य संशोधन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क और स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए निर्धारित दरें तथा स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के तहत प्रस्तुत प्रस्ताव में लागत मूल्यतत्वों को पुनः तो शामिल नहीं किया गया है।

इस संबंध में, पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि दरमानों में सामान्य संशोधन में निर्धारित दरें पत्तन द्वारा अपने ग्राहकों को सेवाएं प्रदान करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती है। यह पत्तन कर्मि समूह, पोतीय क्रेन के प्रचालन के लिए क्रेन ऑपरेटर, सिग्नल आदि जैसी सेवाएं प्रदान करता है। एचएमसी जिसके लिए दरें, दरमानों के सामान्य संशोधन में निर्दिष्ट किया गया है। एमओपीटी ने कहा है कि स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन के लिए अपक्रंट टैरिफ, निजी श्रम, उपकरण इत्यादि जैसी सेवाएं प्रदान करने के लिए अपने ग्राहकों से स्टीवडोर्स द्वारा ली जाने वाली अधिकतम प्रभार-दर है और जो स्टीवडोर्स द्वारा पत्तन को भुगतान की जाने वाली दर से अधिक है। एमओपीटी द्वारा उठाए गए उपरोक्त स्टैंड को ध्यान में रखते हुए एसओआर के सामान्य संशोधन में अनुमोदित अनुसूची 2.4.1 (क) और (ख) को वर्तमान के लिए बनाए रखने की अनुमति प्रदान की जाती है। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि इन वस्तुओं की समीक्षा करें और उचित प्रस्ताव के साथ भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से दो माह के भीतर प्रस्तुत करें।

- (xvi). गोवा मिनरल ऑर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने कहा है कि स्टीवडोरिंग पॉलिसी में पत्तन को स्टीवडोरिंग/तटीय प्रहस्तन प्रचालन कार्य के लिए टैरिफ पर रॉयल्टी (या रेवेन्यू शेयर) लेने का अधिकार प्रदान किया गया है। पोर्ट के टैरिफ पहले अभी हाल ही में संशोधित किए गए हैं और प्राधिकरण द्वारा 17 नवंबर, 2016 के आदेश के अनुसार तय किये गये हैं, इसलिए, यह एक अतिरिक्त पोर्ट प्रभार होगा जो व्यवसाय की लागत को बढ़ाता है। जीएमओईए ने स्टीवडोरिंग/तटीय प्रहस्तन के संचालन पर रॉयल्टी पर आपत्ति जताई है और कहा है कि इसे भी विशेष रूप से पोत परिवहन मंत्रालय के ध्यान में लाया जाए।

एमओपीटी द्वारा इस संबंध में यथा उल्लेखित - एमओएस द्वारा जारी किए गए महा पत्तनो के लिए स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग पॉलिसी के खंड 3 (v) में कहा गया है कि पोर्ट स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग एजेंटों से लाइसेंस फीस के रूप में प्रति मीट्रिक टन की दर से रॉयल्टी तय करेगा। स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशा-निर्देशों के खंड 3.5.5 और 4.5.5 स्पष्ट रूप से निर्धारित है कि टैरिफ के निर्धारण के लिए राजस्व का हिस्सा, लागत के रूप में नहीं माना जाएगा। इसके अलावा, दिशानिर्देशों के अनुसार खंड 3.5.5 (क) प्रत्येक मीट्रिक टन रॉयल्टी के लिए संबंधित पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनाई जाने वाली पद्धति को परिभाषित करता है। एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देश, पत्तन के अनुपालन के लिए बाध्यकारी है जो इस मामले में स्पष्ट है। इस मामले के प्रसंस्करण के दौरान पोर्ट ने उल्लेख किया है कि यह स्टीवडोर और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन दोनों के लिए सरलीकृत तरीके से प्रति टन रॉयल्टी निर्धारित करेगा। किसी भी मामले में, रॉयल्टी का निर्धारण इस प्राधिकरण के अधिदेश से परे है। यह संबंधित पोर्ट ट्रस्ट के डोमेन के अंतर्गत आता है।

- (xvii). (क) क्लॉज 2.11 स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में से कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और या तटीय प्रहस्तन के संचालन के प्रारंभ से पहले, जैसा कि मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 48 के तहत अनिवार्य है, ऑपरेटर, स्टेवडोरिंग की अधिकतम सीमा दर और या शोर हैंडलिंग चार्जेस और निष्पादन मानकों इन दरमानों की अधिसूचना के लिए अनुरोध करेगा जिसमें। स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, विभिन्न वस्तुओं के स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए, एक बार पत्तन के अपफ्रंट टैरिफ कैप निश्चित हो जाने के पश्चात पूरे पत्तन पर एक समान रूप से लागू होंगे हैं जहां निजी एजेंसियों या फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन का संचालन कार्य किया जाता है और ये तीन साल की अवधि के लिए वैध होंगे।
- यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग एंड शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग कार्यों के लिए अपफ्रंट टैरिफ की वैधता अवधि 3 साल है। ऐसा होने के नाते, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ की वैधता को दिशा-निर्देशों के अनुसार इस आदेश में 3 साल के लिए निर्धारित किया गया है जो एमओपीटी और इस प्राधिकरण दोनों के लिए बाध्यकारी है।
- (ख). यह कहना प्रासंगिक है कि मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 1963 की धारा 42 के तहत प्राधिकरण ने सभी मेजर पोर्ट ट्रस्टों के परामर्श से पहले ही पत्तन के लिए निर्णय कर लिया था कि अधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरमानों के विनियमन के संदर्भ में टैरिफ का व्यक्तिगत सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र रूप से नियमन किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि एक विशेष पत्तन के लिए अधिकतम सीमा प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा और संबंधित पोर्ट ट्रस्ट यह सुनिश्चित करेगा कि लाइसेंस जारी करते समय मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट की धारा 42 (3), 1963, इस शर्त के अध्याधीन प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए इनका कार्यान्वयन करेगा। इस प्राधिकरण के निर्णय से सभी प्रमुख बंदरगाहों और एमओएस को पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमवीपीटी दिनांक 6 मई 2002 को सूचित किया गया था।
- उपरोक्त स्थिति को और खंड 2.3 को ध्यान में रखते हुए स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के मद्देनजर यह प्राधिकरण, अधिकृत अवधि के लिए प्राधिकृत व्यक्तिगत स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन वाले ऑपरेटर को 3 साल की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करते हुए अनुमोदित सीमा दर (भावी) लागू करने की सलाह पोर्ट को दे सकता है। इस प्रकार पत्तन से अनुरोध किया जाता है कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए निष्पादन मानकों सहित अपफ्रंट प्रशुल्क के कार्यान्वयन की आवश्यक कार्रवाई करे।
- (xviii). (क). स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ का अधिकतम सीमा स्तर है; छूट और रियायत गृह मूल स्तर के हैं। इस प्रकार, प्राधिकृत व्यक्ति, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन वाला ऑपरेटर कम दर लेने और / या उच्च छूट और छूट की अनुमति देने के की निहित शक्ति का उपयोग कर सकता है।
- (ख). स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार, अधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेटर केवल उनके द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के प्रभार लेगा। श्रमिकों की कोई मौलिक बुकिंग और अन्य समतुल्य धारित शुल्क की अनुमति नहीं होगी।
- (xix). प्राधिकरण ने आदेश टीएएमपी/67/2017-वीओसीपीटी 08 फरवरी 2017 के द्वारा एडहोक आधार पर स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट शुल्क का अनुमोदन करते समय उल्लेख किया कि इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत की जाने वाली अंतिम दरों का संभावित प्रभाव होगा। तदनुसार सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से संभावित रूप से प्रभावी रहेंगी। जैसा कि 08 फरवरी 2017 के अंतरिम आदेश में के बताया गया है, तदर्थ आधार पर अपनाई गई अंतरिम दरों को लागू माना जाएगा। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई एडहोक दरों और अंतिम दरों के बीच अंतर के मामले में धन वापसी / वसूली का कोई भी प्रश्न नहीं होगा।
- (xx). अगर रिकॉर्ड में या किसी भी अन्य उचित कारणों से कोई त्रुटि दिखाई दे तो एमओपीटी भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचना के प्रकाशित होने के 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क के साथ लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पोर्ट उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन की कोई समस्या है तो वे पोर्ट से संपर्क कर सकते हैं।

- 13.1. परिणामतः, और उपर्युक्त कारणों और सामूहिक सोच विचार के आधार पर, "यह प्राधिकरण एमओपीटी के लिए निष्पादन मानकों सहित **अनुलग्नक - VII** तथा **IX** के तौर पर संलग्न क्रमशः अप्रकट स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग प्रशुल्क की अनुसूची का अनुमोदन करता है।
- 13.2. जब तक कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित ये दरें विशेष रूप से विस्तारित नहीं की जाएंगी, अनुमोदित (की जाने वाली), अधिकतम सीमा स्तरीय दरें, लाइसेंस जारी करते समय, व्यक्ति स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेटर को प्राधिकृत करने की शर्त के आधार पर 3 वर्ष की अवधि के लिए लागू की जाती हैं। स्वीकृत अनुमोदन इसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा, पल्टन को निष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग प्रचालन के लिए अप्रकट टैरिफ के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक कार्रवाई करने की सलाह दी गई है।
- 13.3. जैसा कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित है, टीएमपी द्वारा अधिसूचित अप्रकट टैरिफ और निष्पादन मानकों का ऑपरेटर से संबद्ध समझौते में उल्लेख किया जाएगा।
- 13.4. स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में उपरोक्त अप्रकट स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग प्रभारों का इंडेक्सेशन, स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पठित होगा। यदि ऑपरेटर ने पिछले 12 महीनों में अनुलग्नक- XIV के अनुसार निर्धारित निष्पादन मानकों को हासिल नहीं किया है, तो ऑपरेटर 100% थोक मूल्य सूचकांक (इंडेक्सेशन) के लिए हकदार नहीं होंगे और ऑपरेटर स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देश के खंड 2.10 के अनुसार निर्धारित 60% इंडेक्सेशन के साथ टैरिफ वसूल करना जारी रखेगा।
- 13.5. जैसा कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में निर्धारित किया गया है, ऑपरेटर वित्तीय वर्ष के अंत में, पल्टन द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग / तटीय प्रहस्तन के संचालन के संबंध में एक महीने के भीतर, एमओपीटी और टीएमपी को, कार्गो यातायात, शिप बर्थ डे आउटपुट, प्रति शिफ्ट आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। टीएमपी द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य जानकारी भी उपलब्ध कराई जाएगी।
- 13.6. जैसा कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में निर्धारित किया गया है के बारे में, ऑपरेटरों और मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स से प्राप्त सभी तरह की जानकारी प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। हालांकि, प्राधिकरण किसी भी ऑपरेटर या मेजर पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त प्रस्तुत कुछ डेटा / सूचना जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील होने के कारण प्रकाशित न करने से संबंधित प्राप्त अनुरोध पर विचार कर सकता है। इस तरह के अनुरोधों के साथ डेटा / सूचना के वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और प्रकाशन पर उनके राजस्व / संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के विवरण सहित होना चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- 13.7. (i). जैसा कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में निर्धारित, विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित न्यूनतम निष्पादन मानक/मानदंड ऑपरेटर द्वारा पूरे किए जाने चाहिए। ये निष्पादन मानक/मपनदंड को ऑपरेटर के संबंध में समझौते में शामिल किया जाएगा।
- (ii). जैसा कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के 9.2 खंड में निर्धारित है कि ऑपरेटर द्वारा वास्तव में हासिल किया जाने वाले निष्पादन एमओपीटी और टीएमपी दोनों द्वारा तिमाही आधार पर मॉनिटर किया जाएगा। निर्धारित निष्पादन स्तर प्राप्त करने में किसी भी कमी की स्थिति में, पल्टन, ऑपरेटर के साथ किए गए करार/समझौते में निहित शर्तों के अनुसार पल्टन के ऑपरेटर पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- 13.8. जैसा कि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 10 में उल्लेखित है, किसी भी उपयोगकर्ता के पास प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानक के ऑपरेटर द्वारा हासिल न किए जाने के संबंध में कोई शिकायत है, तो वह प्राधिकरण के प्रतिवेदन दे सकता सकता है, जिसके बाद प्राधिकरण, उसके बाद प्रतिवेदन पर जांच करेगा और एमओपीटी को अपनी जांच रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। एमओपीटी, करार की शर्तों के प्रावधानों के अनुसार, एमओपीटी निष्कर्ष(जांच रिपोर्ट अनुसार) पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./352/17]

## मुरमुगाव पत्तन न्यास

अनुलग्नक-I

एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादकता स्तर गणन करने और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत निर्धारित मानदंडों से विचलन के औचित्य के लिए स्टीवडोरिंग एंड तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित निष्पादन मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति

## स्टीवडोरिंग प्रचालन

क्रम सं.	वस्तु वर्ग	निष्पादन मानक			हुकों की संख्या प्रति पाली			निष्पादन(टन प्रति पाली) (शून्यांक)	एमओपीटी की व्याख्या के अनुसार विचलन का यदि कोई औचित्य है।
	दिशानिर्देशानुसार	प्रति हुक दिशानिर्देशानुसार	पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रति हुक	मानकों से विचलन	दिशानिर्देशानुसार	पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित	मानकों से विचलन		
	<b>डाई बल्क</b>								
1	तैयार उर्वरक	900	725	हां	3	3	नहीं	2175	आम तौर पर बड़े और छोटे क्षमता वाले जहाजों में उर्वरक होते हैं, इसलिए क्रेन की क्षमता कम होती है।
2	अनाज	660	560	हां	3	3	नहीं	1680	श्रम गहन कार्य, बर्थ आदि पर शेड में कई कार्य
3	कोकिंग कोल	900	900	नहीं	4	3	हां	2700	1. बार्जेंस में सीधे डिस्चार्ज किया जाता है, इसलिए ज्वार, मौसम, धाराओं के नीचे और बार्जेंस की उपलब्धता से निर्वहन प्रभावित हो सकता है। 2. प्रति जहाज हुक की संख्या में विचलन के संबंध में पोर्ट ने कहा कि अनुभव से, यह देखा गया है कि सीमित स्थान की वजह से, तीन हुक किसी बदलाव के दौरान अधिकतम प्राप्त करने के लिए किसी भी समय आसानी से संचालन कर रहे हैं बर्थ पर वाहनों के लिए बाधाओं को नियंत्रित करना
4	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन लीड और ज़िन।	1460	950	हां	4	3	हां	2850	"1. सीधे बार्जेंस में भरा हुआ है, इसलिए धाराएं, मौसम, धाराओं के तहत और बार्जेंस की उपलब्धता से डिस्चार्ज को प्रभावित किया जा सकता है। 2. कोयला कोयला में विचलन के संबंध में, एमओपीटी द्वारा क्रम संख्या 3
5	अन्य अयस्क और खनिज	870	870	नहीं	3	3	नहीं	2610	"
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो	1080	900	हां	3	3	नहीं	2700	कोई विचलन नहीं
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां	1120	725	हां	3	3	नहीं	2175	बार्जेंस में सीधे लोड हो रहा है, इसलिए ज्वार, मौसम,

	और इसी तरह के ड्राई बल्क थोक कार्गो								धाराओं के नीचे और बार्जेस की उपलब्धता से निर्वहन प्रभावित हो सकता है
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	कोई मानक नहीं	550	-	3	3		1650	-
9	लकड़ी के टुकड़े	कोई मानक नहीं	750	-	-	3		2250	-

**ब्रेक बल्क**

1	बैग्ड कार्गो	300	300	नहीं	2.5	2.5	नहीं	750	कोई विचलन नहीं
2	जंबो बैग	560	400	नहीं	2.5	2.5	नहीं	1000	बैग्ड कार्गो जुड़वां डेक / कॉमिंग में संग्रहित है शेड में बाहन चालन
3	जंबो बैग (हैच में रक्त स्राव)	कोई मानक नहीं	350	लागू नहीं	कोई मानक नहीं	2.5	लागू नहीं	875	जंबो बैग को शुरू में ब्रेक बल्क कार्गो के रूप में लाया जाता है और बाद में बैग टूटी जाती है और हेचों में डिस्चार्ज होता है, जो समय लेने वाली प्रक्रिया है क्योंकि आयातक को रिसीवर पोर्ट पर बल्क में कार्गो की आवश्यकता होती है। हाइड्रोस्कोपिक कार्गो ढीला में नहीं पहुंचा जा सकता है और इसे सील जंबो बैग में मिलाया जा सकता है।
4	आयरन और स्टील- कॉइल और स्लैब	1360	600	हां	2.5	2.5	नहीं	1500	स्टोरेज के अंदर, प्रत्येक परत, भंडारण और आंदोलन को मारना है।
5	आयरन और स्टील पाइप, ट्यूब, प्लेट्स	280	280	नहीं	2.5	2.5	नहीं	700	कोई विचलन नहीं
6	टीएमटी / डब्ल्यूआरबार्स	कोई मानक नहीं	180	लागू नहीं	कोई मानक नहीं	2.5	लागू नहीं	450	कोई विचलन नहीं
7	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	500	500	नहीं	2	2	नहीं	1000	कोई विचलन नहीं
8	कंटेनर खाली *	200 (टन)	65 (टीईयू)	नहीं	2	2	नहीं	130	प्रयोक्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन के अनुरोध के कारण एमओपीटी ने कंटेनर के लिए प्रति टन आधार के प्रति टीईयू आधार के लिए लेवी की इकाई का प्रस्ताव किया है।
9	लदे हुए कंटेनर *	1050 (टन)	55 (टीईयू)	नहीं	2	2	नहीं	110	

\* एमओपीटी ने 2 मार्च 2017 के पत्र के माध्यम से कंटेनर की प्रति टन आधार से प्रति टीईयू आधार के लिए उत्पादकता में बदलाव किया है।

**अनुलग्नक - II**

स्टीवडोरिंग तथा तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देशों के तहत स्टीवडोरिंग संचालन हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरणों की तैनाती के साथ-साथ स्टीवडोरिंग और कार्यरत हैच के लिए निर्धारित उपकरण मानकों की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणीबद्ध की जाती है:

**क. ड्राई बल्क कार्गो :**

क्रम सं.	समूह	पोत से तट तक के लिए प्रहस्तन उपकरण		हैच से संबद्ध कार्यों के लिए प्रहस्तन उपकरण		प्रति पाली आकलित हैचों की सं.		हैच कार्य के संबंध में निर्धारित मानकों से विचलन का एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य, यदि कोई हो
		दिशा-निर्देशों के अनुसार मानदंड	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित *	दिशा-निर्देशों के अनुसार मानदंड	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	दिशानिर्देशानुसार मानक	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	
1	तैयार उर्वरक	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 3	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	डोजर 5 टी - 1 नंबर प्रति हैच, क्रॉक्स-1 नंबर / हुक	3 पे-लोडर्स, 2 जेसीबी	3	3	(i) स्टीवडोर्स द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो को संभालने के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों की सूची प्रदान की गई है।
2	अनाज	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 3	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	डोजर 5 टी - 1 नंबर प्रति हैच, क्रॉक्स -1 नंबर / हुक	4 लोहे के जाल और 4 ग्राव्स और पे-लोडर बड़े -3	3	3	(ii) एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और किनारे से निपटने का संचालन केवल स्टीवडोर्स द्वारा किया जाता है इसके अलावा, बर्थ की भौतिक वाध्यता और भंडारण स्थान के सामने आने के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन होगा।
3	कोकिंग कोल	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन -4	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	खुदाई करने वाले - 1 नंबर प्रति हैच, पकड़ो - 1 नंबर / हुक	3 पे-लोडर	4	3	(iii) इसलिए पोर्ट, स्टीवडोर्स के परामर्श से, कार्गो के लिए इष्टतम उपकरणों की संख्या का प्रहस्तन किया है। बर्थ पर वाहनों के लिए सीमित स्थान और गतिशील बाधाओं की वजह से बदलाव में बदलाव
4	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर ध्यान, नेतृत्व और जिक अयस्क	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 4	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	खुदाई करने वाले - 1 नंबर प्रति हैच, पकड़ो - 1 नंबर / हुक	3 पेल लोडर छोटा और 2 पे- लोडर बड़े	4	3	
5	अन्य अयस्क और खनिज	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 3	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	डोजर 5 टी - 1 नंबर प्रति हैच, क्रॉक्स -1 नंबर / हुक	3 पे-लोडर	3	3	
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 3	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	डोजर 5 टी - 1 नंबर प्रति हैच, क्रॉक्स -1 नंबर / हुक	कार्गो इकट्ठा करने के लिए प्रत्येक धार के अंदर 3 पै लोडर 10 टी और 2 खुदाई	3	3	



7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिलिलियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 3	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	डोजर 5 टी - 1 नंबर प्रति हैच, ग्रेब्स -1 नंबर / हुक	3 पेल लोडर	3	3	करें। [किसी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन ने प्रस्तावित उपकरण तैनाती पर आपत्ति नहीं की है]
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राईबल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इन का संयोजन - 3	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	डोजर 5 टी - 1 नंबर प्रति हैच, क्रॉब्स -1 नंबर / हुक	3 पेल लोडर	3	3	
9	लकड़ी के टुकड़े	कोई मानक निर्धारित नहीं।	जहाज क्रेन या शोर क्रेन या एचएमसी या इनका संयोजन	कोई नियम नहीं निर्धारित।	5 पे-लोडर और 4 खुदाई करने वाले	कोई मानक निर्धारित नहीं।	3	

\* निष्पादन सीधे बर्थ उपलब्धता से जुड़ा हुआ है मोरमुगाव पोर्ट में, केवल दो सामान्य कार्गो बर्थ हैं और पोर्ट वर्तमान में केवल एक एचएमसी के साथ काम कर रहा है।

**ख. बेक बल्क कार्गो :**

क्रम सं.	वर्ग	पोत से तट तक के लिए प्रहस्तन उपकरण		हैच से संबद्ध कार्यों के लिए प्रहस्तन उपकरण		प्रति पाली आकलित हैचों की सं.		एमओपीटी द्वारा उल्लेखित विचलन के कारण, यदि कोई हो।
		दिशा-निर्देशों के अनुसार मानदंड	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	दिशा-निर्देशों के अनुसार मानदंड	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	दिशानिर्देशानुसार मानक	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	
1	बैग्ड कार्गो	नेट स्लिंग्स (अधिकतम लोड 5 टी) और हुक अगर आवश्यक हो	नेट स्लिंग्स (अधिकतम लोड 5 टी) और हुक अगर आवश्यक हो	कोई उपकरण नहीं	5 ट्रकों, 2 पे-लोडर्स और 7 नेट स्लिंग्स	2.5	2.5	(i) स्टीवडोर्स द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो को संभालने के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों की सूची प्रदान की गई है।
2	जंबो बैग	हुक द्वारा	हुक द्वारा	डीएफएलटी 5 टी - 1 नंबर	3 फोर्कलिफ्ट्स (3 टी), 6 चेन स्लिंग्स और 1 स्प्रेडर।	2.5	2.5	(ii) अन्य बंदरगाहों के विपरीत,
3	जंबो बैग (हैच में स्थापित)	हुक द्वारा	हुक द्वारा	डीएफएलटी 5 टी - 1 नंबर	3 फोर्कलिफ्ट्स (3 टी), 6 चेन स्लिंग्स और 1 स्प्रेडर।	2.5	2.5	एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और किनारे से निपटने के संचालन को केवल स्टीवडोर्स द्वारा किया जाता है। इसके अलावा, बर्थ की भौतिक बाध्यता और भंडारण स्थान के सामने आने के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन
4	आयरन और स्टील- कॉइल और स्लैब	हुकों से जुड़ी तार रस्सी के टुकड़े का उपयोग करके शिप क्रेन द्वारा	हुकों से जुड़ी तार रस्सी के टुकड़े का उपयोग करके शिप क्रेन द्वारा	डीएफएलटी 30 टी -1 नंबर	प्रत्येक में 32 टी के 5 फोर्कलिफ्ट संग्रह के लिए	2.5	2.5	
5	आयरन और स्टील पाइप, क्यूब, प्लेट्स	स्लींग्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	स्लींग्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	डीएफएलटी 30 टी -1 नंबर	प्रत्येक में 20 टी के फोर्कलिफ्ट संग्रह के लिए	2.5	2.5	

6	टीएमटी / डब्लूआर बार	कोई नियम नहीं निर्धारित।	स्लीम्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	कोई नियम निर्धारित नहीं।	प्रत्येक में 25 टन के फोर्कलिफ्ट के 10 नंबर 12 मीटर के टीएमटी के आकार के कारण	2.5	2.5	होगा।  (iii) इसलिए पोर्ट, स्टीवडोर के परामर्श से, कार्गो के लिए इष्टतम उपकरणों की संख्या को संभाला है। [कोई उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन ने प्रस्तावित उपकरण तैनाती पैटर्न पर आपत्ति नहीं की है]
7	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	स्लीम्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	स्लीम्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	डीएफएलटी 30 टी -1 नंबर	1 सेट स्लिंग्स / डननेज	2	2	
8	कंटेनर-खाली	मैन्युअल स्प्रेडर्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	मैन्युअल स्प्रेडर्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	कोई उपकरण नहीं	स्प्रेडर्स की संख्या - 2	2	2	
9	कंटेनर-लदे हुए	मैन्युअल स्प्रेडर्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	मैन्युअल स्प्रेडर्स का उपयोग करते हुए शिप क्रेन द्वारा	कोई उपकरण नहीं	स्प्रेडर्स की संख्या - 2	2	2	

### स्टीडोरिंग प्रचालन

अनुलग्नक- III

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत तथा प्राधिकरण द्वारा यथा-विचारित एमओपीटी पर स्टीवडोरिंग प्रचालन प्रचालन हेतु अप्रकट प्रशुल्क का परिकलन

क ड्राई बल्क कार्गो

(रु.में)

क्र. सं.	कार्गो वर्ग	प्रति पाली विचारित निष्पादन मानक (दिशानिर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित प्रति पाली निष्पादन मानक (टनों में)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत / पाली	दरप्रतिटन (रु.में) एमओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित	प्राधिकरण द्वारा विचारित प्रति शिफ्ट प्रति टन अप्रकट प्रशुल्क	
				उपकरण किराया लागत/ पाली	ऑन बोर्ड श्रम लागत/ पाली	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत/पाली	20% की दर से प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय	20% की दर से प्रशासकीय ऊपरि व्यय	कुल लागत / पाली				विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	2700	2175	84000	11400	95400	19080	19080	133560	26712	160272	73.69	73.69	44.21
2	अनाज	1980	1680	176800	20409	197209	39442	39442	276093	55219	331312	197.21	197.21	118.33
3	कोकिंग कोल	3600	2700	54000	8400	62400	12480	12480	87360	17472	104833	38.83	38.83	23.30
4	लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रो	5840	2850	110000	11409	121409	24282	24282	169973	33995	203969	71.57	71.57	71.57
5	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्सट्रेट, लेड और जिंन अयस्क	5840	2850	110000	11409	121409	24282	24282	169973	33995	203969	71.57	71.57	42.94
6	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	54000	9600	63600	12720	12720	89040	17808	106848	40.94	40.94	24.56

7	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो	3240	2700	118000	11409	129409	25882	25882	181173	36235	217408	80.52	<b>80.52</b>	<b>48.31</b>
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के सूखे थोक कार्गो	3360	2175	54000	10800	64800	12960	12960	90720	18144	108865	50.05	<b>50.05</b>	<b>30.03</b>
9	एल्यूमिना और पिग आयरन सिंगेल्स और इसी तरह के सूखे बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	3360	1650	54000	0	54000	10800	10800	75600	15120	90721	54.98	<b>54.98</b>	<b>32.99</b>
10	लकड़ी के टुकड़े	कोई मानक निर्धारित नहीं हैं	2250	218000	24300	242300	48460	48460	339220	67844	407064	180.92	<b>180.92</b>	<b>108.55</b>

## ख ब्रेक बल्क कार्गो

(रु. में)

क्र	कार्गो वर्ग	प्रति पाली विचारित निष्पादन मानक (दिशानिर्देशानुसार)(टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित प्रति पाली निष्पादन मानक (टनों में) (टीईयू में कंटेनरों को छोड़ कर टनों में)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत / पाली	दर प्रति टन (रु.में) एमओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित	प्रति शिफ्ट प्रति टन अपफ्रंट प्रशुल्क	
				उपकरण किराया लागत/ पाली	ऑन बोर्ड श्रम लागत/ पाली	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत/पाली	20% की दर से प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय	20% की दर से प्रशासकीय ऊपरि व्यय	कुल लागत /पाली				विदेशी	तटीय
1	बैग्ड कार्गो	750	750	37500	90000	127500	25500	25500	178501	35700	214201	285.60	<b>285.60</b>	<b>171.36</b>
2	जंबो बैग	1400	1000	28500	16800	45300	9060	9060	63421	12684	76105	76.11	<b>76.11</b>	<b>45.67</b>
3	जंबो बैग (हैच में रक्त स्राव)	कोई मानक निर्धारित नहीं हैं	875	28500	18609	47109	9422	9422	65952	13190	79142	90.45	<b>90.45</b>	<b>54.27</b>
4	आयरन और स्टील- कॉइल और स्लैब	3400	1500	200000	12609	212609	42522	42522	297652	59530	357182	238.12	<b>238.12</b>	<b>142.87</b>
5	आयरन और स्टील पाइप, ट्यूब, प्लेट्स	700	700	125000	0	125000	25000	25000	174999	35000	209999	300.00	<b>300.00</b>	<b>180.00</b>
6	टीएमटी / डब्लूआर बार	कोई मानक निर्धारित नहीं हैं	450	300000	15009	315009	63002	63002	441012	88202	529214	1176.03	<b>1176.03</b>	<b>705.62</b>
11	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	1000	1000	20000	26100	46100	9220	9220	64540	12908	77448	77.45	<b>77.45</b>	<b>46.47</b>
9	कंटेनर-खाली	400	130	14000	61004	75004	15001	15001	105007	21001	126007	969.29	<b>969.29</b>	<b>581.57</b>
10	कंटेनर-लादेन	2100	110	14000	61004	75004	15001	15001	105006	21001	126007	1145.52	<b>1145.52</b>	<b>687.31</b>

**अनुलग्नक - IV**

एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरणों की तैनाती के साथ-साथ स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के दिशानिर्देशों में तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए निर्धारित उपकरण मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति निम्नानुसार सारणीबद्ध है:

**ड्राई बल्क कार्गो**

क्रम सं.	समूह	उपकरण का विवरण		निर्धारित मानदंडों से विचलन, यदि कोई हो, के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य
		दिशानिर्देशों के अनुसार मानदंड	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	
	विधि 5 [वार्फ पर उतारा और ट्रकों पर लोड किया गया और भंडारण यार्डों (1 किमी से अधिक दूर ) में पहुंचाया गया कार्गो]			
1	तैयार उर्वरक	बर्थ पर पेलोड्स 10 टी = 3, ट्रक 15 टी =20, पेलोड्स 10 टी =2 (भंडारण यार्ड में)	पेपेलोड्स =5 संख्या, टिपर्स =8 संख्या	(i). स्टीवडोर्स द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों की सूची प्रदान की गई है।  (ii) एमओपीटी में स्टीवेडोरिंग और किनारे से निपटने का संचालन केवल स्टीवडोरस द्वारा किया जाता है इसके अलावा, बर्थ की भौतिक बाध्यता और भंडारण स्थान के सामने आने के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन होगा। इसलिए, पत्तन ने स्टीवडोर्स के परामर्श से,प्रहस्तित कार्गो के लिए उपकरणों की संख्या की संख्या पर विचार किया है।  [एमओपीटी की राय में उपकरणों की संख्या इष्टतम है]
2	अनाज	बर्थ पर पेलोड्स 10 टी = 3, ट्रक 15 टी =20, पेलोड्स 10 टी =2 (भंडारण यार्ड में)	पेलोड्स =6 नंबर, टिपर्स =20 नंबर	
3	कोकिंग कोल	बर्थ पर पेलोड्स 10 टी = 6, ट्रक 15 टी =25, पेलोड्स 10 टी =4 (भंडारण यार्ड में)	शून्य	
4	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर ध्यान, नेतृत्व और जिक अयस्क	बर्थ पर पेलोड्स 10 टी =6, ट्रक 15 टी =34, पेलोड्स 10 टी =4 (भंडारण यार्ड में)	पेलोड्स =6, टिपर्स =20, उत्खनकर = 2	
5	अन्य अयस्क और खनिज	बर्थ पर पेलोड्स 10 टी = 3, ट्रक 15 टी =20, पेलोड्स 10 टी =2 (भंडारण यार्ड में)	पेलोड्स =5, टिपर्स =15	
6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिकर, मिट्टी, रेत और अन्य समतुल्य ड्राई बल्क कार्गो	बर्थ पर पेलोड्स 10 टी = 6, ट्रक 15 टी =25, पेलोड्स 10 टी =4 (भंडारण यार्ड में)	पेलोड्स =6 (10 टी), उत्खनकर = 2, डंपर्स =15 नंबर	

7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	बर्थ पर पेलोडर्स 10 टी = 6, ट्रक 15 टी = 25, पेलोडर्स 10 टी = 4 (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स = 3	
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिंगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	बर्थ पर पेलोडर्स 10 टी = 6, ट्रक 15 टी = 25, पेलोडर्स 10 टी = 4 (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स = 3	
9	लकड़ी के टुकड़े	कोई मानक निर्धारित नहीं है	टिपर्स = 30, डोजर्स = 5, उत्खनकर = 4	लागू नहीं

**ख. ब्रेक बल्क कार्गो:**

क्र. सं.	समूह	उपकरण का विवरण		एमओपीटी द्वारा उल्लेखित विचलन के कारण, यदि कोई हैं
		दिशानिर्देशों के अनुसार मानदंड	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	
	विधि 4 [वार्फ पर उतारा और ट्रकों पर लोड किया गया और भंडारण यार्डों में (पत्तन के परिसर) या इसके विपरीत]			
1	बैग्ड कार्गो	ट्रक 10 टी=9.	शून्य	(i) स्टीवडोर्स द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों की सूची प्रदान की गई है।  (ii) एमओपीटी में स्टीवडोरिंग और तटीय संचालन को केवल स्टीवडोरों द्वारा किया जाता है इसके अलावा, बर्थ की भौतिक बाध्यता और भंडारण स्थान के सामने आने के कारण, उपकरणों की मानक आवश्यकताओं में फिट होना व्यावहारिक रूप से कठिन होगा। इसलिए, पत्तन ने स्टीवडोर्स के परामर्श से,प्रहस्तित कार्गो के लिए उपकरणों की संख्या की संख्या पर विचार किया है।  [एमओपीटी की राय में, उपकरणों की संख्या इष्टतम है]
2	जंबो बैग	लागू नहीं	फोर्कलिफ्ट = 3 (3 टन), चेन्सलिंग = 6, स्प्रेडर = 1	
3	जंबो बैग (हैच में स्थावित)	लागू नहीं	फोर्कलिफ्ट = 3 नग (3 टन), चेन्सलिंग = 6, स्प्रेडर = 1	
4	आयरन और स्टील= कॉइल और स्लैब	कांटा लिफ्ट ट्रक 30 टी = बर्थ और नोड्स में 2 नंबर, ट्रैक्टर ट्रेलर = 40 टी = 9 नॉन	माल उताराई के लिए 50 मी.ट. क्रेन = 2 गोदाम में माल का स्थानांतरण करने के लिए 32 मीट्रिक टन फोर्कलिफ्ट = 4 नग, 20 'और 40' ट्रेलर = 12	
5	टीएमटी / डब्लूआर बार्स	कोई मानदंड निर्धारित नहीं	माल उतारने के लिए 50 मीट्रिक टन की क्रेन = 2, गोदाम में माल का स्थानांतरण करने के लिए 32 मीट्रिक टन फोर्कलिफ्ट = 4, 20'और 40' ट्रेलर = 2	
6	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	लागू नहीं	क्रेन = 5, ट्रेलर = 12,	

			फोर्कलिफ्ट = 2, हाइड्रॉ = 2, डनेज/स्लिंग्स = 1 सेट	
7	कंटेनरों खाली	फोर्ट लिफ्ट ट्रक 10 टी = 1 बर्थ और 1 नंबर यार्ड पर, ट्रेक्टर ट्रेलर 40 टी = 12	स्प्रेडर = 2, लदान / उतराई कार्गो के लिए 50 मीट्रिक टन की क्रेन = 2	
8	कंटेनरों लदे हुए	शीर्ष भारोत्तोलक 1 बर्थ और 1 यार्ड में, ट्रेक्टर ट्रेलर 40 टी = 12	स्प्रेडर = 2 नंबर, लदान / उतराई कार्गो के लिए 50 मीट्रिक टन वाली क्रेन = 2	

**बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन**

अनुलग्नक- V

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत तथा प्राधिकरण द्वारा यथा विचारित एमओपीटी में तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए अप्रॉक़ेट प्रशुल्क हेतु परिकलन

क ड्राई बल्क कार्गो

I.	एमओपीटी द्वारा यथा-प्रस्तुत											
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	गुंजाईश सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)
				उपकरण किराया लागत	श्रमिक लागत प्रति पाली	कुल उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत			
<b>पद्धति 5 [घाट पर उतारा और ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण स्थलों को बहित(स्थानांतरित) (एक किलोमीटर से अधिक दूर) कार्गो]</b>												
1	तैयार उर्वरक	2700	2175	130000	11400	141400	28280	28280	197960	39592	237552	109.22
2	अनाज	1980	1680	268000	20409	288409	57682	57682	403773	80755	484528	288.41
3	कोकिंग कोल	3600	2700	0	8400	8400	1680	1680	11760	2352	14112	5.23
4	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर ध्यान, नेतृत्व और ज़िंक अयस्क	5840	2850	338000	11409	349409	69882	69882	489173	97835	587008	205.97
5	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	165000	9600	174600	34920	34920	244440	48888	293328	112.39

6	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	3210	2700	253000	11409	264409	52882	52882	370173	74035	444208	164.52
7	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	3360	2175	54000	10800	64800	12960	12960	90720	18144	108864	50.05
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिंगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	3360	1650	54000	0	54000	10800	10800	75600	15120	90720	54.98
9	लकड़ी के टुकड़े	कोई मानक निधारित नहीं हैं	2250	578000	24300	602300	120460	120460	843220	168644	1011864	449.72

II. प्राधिकरण द्वारा यथासंशोधित														
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	गुंजाईश सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)	अपफ्रटप्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपकरण किराया लागत	उपकरण किराया लागत की 5 प्रतिशत दर से श्रमिक लागत	कुल उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी	तटीय
	पद्धति 5 [घाट पर उतारा और ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण स्थलों को बहित (स्थानांतरित) (एक किलोमीटर से अधिक दूर) कार्गो]													
1	तैयार उर्वरक	2700	2175	130000	6500	136500	27300	27300	191100	38220	229320	105.43	105.43	63.26
2	अनाज	1980	1680	268000	13400	281400	56280	56280	393960	78792	472752	281.40	281.40	168.84
3	कोकिंग कोल	3600	2700	0	8400	8400	1680	1680	11760	2352	14112	5.23	5.23	3.14
4	लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्चों	5840	2850	338000	11409	349409	69882	69882	489173	97835	587008	205.97	205.97	205.97
5	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्सट्रेट, लेड और ज़िन अयस्क	5840	2850	338000	11409	349409	69882	69882	489173	97835	587008	205.97	205.97	123.58
6	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	165000	8250	173250	34650	34650	242550	48510	291060	111.52	111.52	66.91
7	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	3210	2700	253000	11409	264409	52882	52882	370173	74035	444208	164.52	164.52	98.71

8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	3360	2175	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	43.80	<b>43.80</b>	<b>26.28</b>
9	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	3360	1650	54000	0	54000	10800	10800	75600	15120	90720	54.98	<b>54.98</b>	<b>32.99</b>
10	लकड़ी के टुकड़े	काई मानक निर्धारित नहीं	2250	578000	24300	602300	120460	120460	843220	168644	1011864	449.72	<b>449.72</b>	<b>269.83</b>

## ख. ब्रेक बल्क कार्गो

I.	एमओपीटी द्वारा यथा-प्रस्तुत											
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	गुंजाईश सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)
				उपकरण किराया लागत	श्रमिक लागत प्रति पाली	कुल उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत			
<b>पद्धति 4 [घाट पर उतारा और ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण स्थलों को बहित(स्थानांतरित) पत्तन परिसर के अंदर या व्युत्क्रम में</b>												
1	बैगड कार्गो	750	750	0	16809	16809	3362	3362	23533	4707	28240	37.65
2	जंबो बैग्स	1400	1000	28500	16800	45300	9060	9060	63420	12684	76104	76.10
3	जंबो बैग(हेच में स्रावित)	1400	875	28500	18609	47109	9422	9422	65953	13191	79144	90.45
4	लोहाऔर स्टील- काईल्स और स्लैब	3400	1500	300000	12609	312609	62522	62522	437653	87531	525184	350.12
5	टीएमटी/डब्ल्यूआरबार्स	काई मानक निर्धारित नहीं	450	250000	15009	265009	53002	53002	371013	74203	445216	989.37
6	ग्रनाईट और मार्बल	1000	1000	20000	26100	46100	9220	9220	64540	12908	77448	77.45
7	खाली कंटेनर	400	130	94000	61004	155004	31001	31001	217006	43401	260407	2003.13
8	लदे हुए कंटेनर	2100	110	94000	61004	155004	31001	31001	217006	43401	260407	2367.34



II.	प्राधिकरण द्वारा यथा-संशोधित													
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	गुंजाईश सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपकरण किराया लागत	उपकरण किराया लागत की 10 प्रतिशत दर से श्रमिक लागत	कुल उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी	तटीय
	पद्धति 4 [घाट पर उतारा और ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण स्थलों को बहित (स्थानांतरित) पत्तन परिसर के अंदर या व्युत्क्रम में]													
1	बैगड कार्गो	750	750	0	16809	16809	3362	3362	23533	4707	28240	37.65	37.65	22.59
2	जंबो बैग्स	1400	1000	28500	16800	45300	9060	9060	63420	12684	76104	76.10	76.10	45.66
3	जंबो बैग(हैच में स्लाबित)	1400	875	28500	18609	47109	9422	9422	65953	13191	79144	90.45	90.45	54.27
4	लोहाऔर स्टील- कार्डिल्स और स्लैब	3400	1500	300000	12609	312609	62522	62522	437653	87531	525184	350.12	350.12	210.07
5	टीएमटी/डब्ल्यूआरबार्स	काई मानक निर्धारित नहीं	450	250000	15009	265009	53002	53002	371013	74203	445216	989.37	989.37	593.62
6	ग्रनाईट और मार्बल	1000	1000	20000	26100	46100	9220	9220	64540	12908	77448	77.45	77.45	46.47
7	खाली कंटेनर	400	130	94000	9400	103400	20680	20680	144760	28952	173712	1336.25	1336.25	801.75
8	लदे हुए कंटेनर	2100	110	94000	9400	103400	20680	20680	144760	28952	173712	1579.20	1579.20	947.52

## मूरिंग डॉल्फिस पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए

अनुलग्नक-VI

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत तथा प्राधिकरण द्वारा यथा विचारित एमओपीटी में मूरिंग डॉल्फिस पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु परिकलन

## डाई बल्क कार्गो

I.	एमओपीटी द्वारा यथा-प्रस्तावित													
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	गुंजाईश सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)		
				उपकरण किराया लागत	श्रमिक लागत प्रति पाली	कुल उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत					
1	लोह अयस्क, लोह अयस्क छर्रों, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर ध्यान, नेतृत्व और जिंक अयस्क	3600	2700	76200	10800	87000	17400	17400	121800	24360	146160	<b>54.13</b>		
2	अन्य अयस्क और खनिज	5840	2850	76200	6000	82200	16440	16440	115080	23016	138096	<b>48.45</b>		

3	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	2610	2610	54000	6000	60000	12000	12000	84000	16800	100800	<b>38.62</b>
4	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	3360	1650	76200	8400	84600	16920	16920	118440	23688	142128	<b>86.14</b>

II. प्राधिकरण द्वारा यथा-शोधित														
क्र.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						लाभ @ 20%	गुंजाईश सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपकरण किराया लागत	श्रमिक लागत @ उपकरण किराया लागत का 5%	कुल उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी	तटीय
1	कोकिंग कोल	3600	2700	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	49.78	49.78	29.87
2	लौह अयस्क और लौह अयस्क छरों	5840	2850	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	47.16	47.16	47.16
3	वेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्सट्रेट, लेड और ज़िन अयस्क	5840	2850	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	47.16	47.16	28.30
4	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	36.50	36.50	21.90
5	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	3360	1650	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	81.46	81.46	48.88

## रेल साईडिंग पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन

अनुलग्नक - VII

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत तथा प्राधिकरण द्वारा यथा विचारित एमओपीटी पर रेल साईडिंग पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन

## क ड्राई बल्क कार्गो

I. एमपीटी द्वारा यथा-प्रस्तुत												
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						गुंजाईश/लाभ @ 20%	गुंजाईश/लाभ सहित कुल लागत	दर: प्रति टन (रु.)
				उपकरण किराया लागत	श्रमिक लागत प्रति पाली	कुल: उपकरण किराया और श्रमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत			
1	अनाज	1980	1680	300000	300000	600000	120000	120000	840000	168000	1008000	600.00

2	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो	3210	2700	178000	0	178000	35600	35600	249200	49840	299040	110.76
---	--	------	------	--------	---	--------	-------	-------	--------	-------	--------	--------

II.	प्राधिकरण द्वारा यथा आशोधित													
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						गुंजाईश/लाभ @ 20%	गुंजाईश/लाभ सहित कुल लागत	दर: प्रतिटन (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपकरण किराया लागत	अमिक लागत @ उपकरण किराया लागत का 5%	कुल: उपकरण किराया और अमिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी	तटीय
1	अनाज	1980	1680	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	315.00	315.00	189.00
2	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	3210	2700	178000	0	178000	3600	35600	249200	49840	299040	110.76	110.76	66.46

## ख. ब्रेक बल्क कार्गो

I.	एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत											
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						गुंजाईश/ लाभ @ 20%	गुंजाईश/लाभ सहित कुल लागत	दर: प्रतिटन (रु.)
				उपकरण किराया लागत	अभिक लागत प्रति पाली	कुल उपकरण किराया लागत और अभिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत			
1	आयरन और स्टील- कॉइल और स्लैब	3400	1500	470000	19109	489109	97822	97822	684753	136951	821704	547.80
2	टीएमटी / डब्लूआर बार	कोई मानक निर्धारित नहीं	450	380000	25109	405109	81022	81022	567153	113431	680584	1512.41
3	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	1000	1000	400000	31200	431200	86240	86240	603680	120736	724416	724.42

II. प्राधिकरण द्वारा यथा आशोधित														
क्रम सं.	कार्गो वर्ग	निष्पादन मानक प्रति पाली (निर्देशानुसार) (टनों में)	एमओपीटी द्वारा विचारित निष्पादन मानक प्रति पाली (टन)	प्रचालन लागत						गुंजाईश/लाभ @ 20%	गुंजाईश/लाभ सहित कुल लागत	दर: प्रतिटन (रू.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपकरण किराया लागत	अभिक लागत @ उपकरण किराया लागत का 10%	कुल उपकरण किराया लागत और अभिक लागत	प्रचालन संबंधी ऊपरि व्यय @ 20%	प्रशासकीय ऊपरि व्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी	तटीय
1	आयरन और स्टील- कॉइल और स्लैब	3400	1500	470000	19109	489109	97822	97822	684753	136951	821704	547.80	547.80	328.68
2	टीएमटी / डब्लूआर बार	कोई मानक निर्धारित नहीं	450	380000	25109	405109	81022	81022	567153	113431	680584	1512.41	1512.41	907.45
3	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	1000	1000	400000	31200	431200	86240	86240	603680	120736	724416	724.42	724.42	434.65

**मुरमुगाव पोर्ट ट्रस्ट****अनुलग्नक - VIII****स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपक्रंट टैरिफ**

परिभाषाएं और सामान्य निबंधन

**(I). परिभाषाएं :**

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ किसी विशेष रूप से भारत में किसी अन्य बंदरगाह या स्थान के लिए भारत में किसी भी बंदरगाह या स्थान के बीच केवल व्यापार में नियोजित किसी भी प्रकार का पोत का होना चाहिए जिसके पास पोत परिवहन के महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ है तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत.
- (iii). 'स्टीवडोरिंग' में कार्गो की उतारी और लदायी तथा पत्तन में कार्गो का किसी भी रूप में रखरखाव शामिल है।
- (iv). 'तटीय प्रहस्तन' में हुक प्वायंट तक/से कार्गो कार्गो का प्रबंधन/प्राप्ति, अंतर पद्धतियों से बार्फ से स्टेकयार्ड तक या इसके व्युत्क्रम में वहन तथा कार्गो की वैगनों/ट्रकों से/तक प्राप्ति और वितरण शामिल है।
- (v). 'स्टीवडोर' वह प्राधिकृत एजेंट होता जो पत्तनों में किसी भी रूप/प्रकार के कार्गो के पोत पर लदान और उतारी तथा इसके विपरी कार्गो के एंकरेज कार्य के लिए प्राधिकृत है और जिसे नियमाधीन इन कार्यों के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया है।
- (vi). 'तटीय प्रहस्तन एजेंट': वह एक कार्गो हुक प्वायंट तक से, वहन के विभिन्न साधनों के द्वारा यार्ड/वैगलरे/ट्रकों आदि के द्वारा कार्गो का वहन करता है तथा कार्गो को वैगनों/ट्रकों आदि से प्राप्त/ वितरण कार्य भी करता है
- (vii). "टन या मी.ट." का अभिप्राय है" 1000 किलोग्राम का एक मीट्रिक टन या एक क्यूबिक मीटर.

**(II). सामान्य शर्तें:**

- (i). पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए "विदेशगामी" अथवा "तटीय" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण, निर्णायक घटक होगा,, "तटीय अथवा विदेशगामी", जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). पोत संबंधी प्रभारों(वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति:
  - (क). सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम परिवर्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
  - (ख). विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।
- (iii). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दरों के मानदंड:
  - (क). परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।

- (ख) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होगी जब तक पोत भारतीय पत्तन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का निर्गमन प्रचालन कार्य पूरा करता है। उसके तुरंत बाद निर्गमन वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (iv). कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड
- (क). विदेशगामी भारतीय पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी वैश्विक और तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में अर्थात् पोत से पोत को स्थानांतरण, क्वेसे/को भंडारण यार्ड को/से के लिए घाट भाड़ा सहित तटीय दरें निम्न परिप्रेक्ष्य में प्रभार्य होंगी:
- (i). किसी भी भारतीय पत्तन और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।
- (ii). तटीय धावन के लिए परिवर्तित नहीं \* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।
- \*केंद्रीय सीमा शुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं.15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, डायरेक्टर जनरल ऑफ शिपिंग द्वारा जारी किए गए किसी निर्दिष्ट अवधि या यात्रा के लाइसेंस और एक कस्टम रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय धावक में परिवर्तित किसी भी भारतीय बंदरगाह से किसी भी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए लोड किए गए तटीय कार्गो/कंटेनर पोत पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर लगाया जाना चाहिए।
- (v). स्टीवडोरिंग का कार्यसरकार द्वारा समय समय पर जारी नीति दिशानिर्देशों के अनुसार ही किया जाएगा जैसे कि तटीय कार्गो/कंटेनर आदि जो प्रशुल्क निर्धारण को प्रभावित करते हैं
- (vi). परिकलित किए गए सभी प्रभार बिल के कुल योग के अगले उच्चतर रुपये तक शून्यांतक किए जाएंगे।
- (vii). यह प्रशुल्क, उन वीओटी/वीओओटी प्रचालकों या किसी प्रबंध व्यवस्था के लिए किसी अन्य निजी क्षेत्र की सहभागिता करने वालों पर लागू नहीं होगा जो 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा अभिशासित हैं
- (viii). यह प्रशुल्क संपूर्ण पत्तन पर समान रूप से लागू है जहां स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालन कार्य निजी एजेंसियों फर्मों द्वारा संपन्न किया जाता है।
- (ix). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम सीमा स्तरीय है।
- (ख). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तरीय हैं उसी प्रकार प्रदान की गई छूट और रियायत गृह मूल स्तर की हैं। प्राधिकृत एजेंट यदि इच्छुक हों तो वे निम्न दरें प्रभारित कर सकते हैं और या अधिक छूट या रियायत प्रदान कर सकते हैं।
- (ग). प्राधिकृत एजेंट यदि चाहें तो निर्धारित दरमानों की अधिशासित करने वाली शर्तों को को तर्कसंगत बना सकते हैं यदि ऐसा करने से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती हो और दरमानों में निर्धारित यूनिट दर अधिकतम सीमा स्तर को पार न करती हो।
- (घ). तथापि प्राधिकृत एजेंट ऐसी निम्न दरों या उन्हें अधिशासित करने वाली शर्तों की तर्कसंगतता को अधिसूचित करेगा और निम्न दरों में किए गए अगले बदलावों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा जब तक कि नयी निर्धारित दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (x). प्राधिकृत एजेंट केवल अपने द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए ही प्रभार लेगा। किसी प्रकार के नोशनल श्रमिक बुकिंग या अन्य समान प्रभार श्रमिकों/प्रभार लगाने की अनुमति नहीं होगी।

- (xi). यदि अन अधिसूचित और सूची से इतर नये कार्गो का प्रहस्तन किया जाता है जो सूची में शामिल नहीं है तो पत्तन उस कार्गो का उसकी प्रकृति, भौतिक गुणों और प्रहस्तन पद्धत के आधार पर वर्गीकरण कर सकता है।
- (xii). अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाओं और विशिष्ट कार्गो के प्रहस्तन प्रभार, कार्गो को अपने कब्जे में लेने पर एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमानों के अनुसार लगाए जाएंगे।
- (xiii). प्रति टुक / प्रति पाली के आधार पर औसतन निष्पादन निम्नानुसार परिकलित किया जाएगा:
- (क). पोत के लिए प्रति टुक टन-भार निर्धारित करने के लिए, लैंडिंग-बिल के अनुसार भारित पोत पर/के लिए नियोजित टुकों की संख्या से विभाजित किया जाएगा।
- (ख). तटीय प्रहस्तन संचालन के मामले में बिलिंग का आधार, लॉरी / रेलवे / पैकिंग सूची के आधार पर टैली-शीट के अनुसार, पाली-वार टन-भार होगा।
- (ब). 0.5 से कम उत्पादन के अंश को नजरअंदाज किया जाएगा और 0.5 से अधिक टन भार का अगला उच्च शून्यांतक अंश मान्य होगा।
- (xiv). टैरिफ कैप मुद्रास्फीति के अनुसार सूचकांकित की जाती हैं लेकिन संबंधित वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसंबर के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (थोक मूल्य सूचकांक) में केवल 60% की भिन्नता तक। टैरिफ कैप का ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।
- (xv). (क). टैरिफ टोपी वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ होने की तिथि से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक की तिथि तक प्रशुल्क का प्रासंगिक वर्ष के अप्रैल प्रशुल्क का सूचकांकन किया जाएगा जो अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त प्रशुल्क दर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही प्रासमिक प्रशुल्क दिशानिर्देश 2016 के पैरा 2.10 में प्रदत्त सूचकांकन के प्रावधान के अनुसार संशोधित की जाएंगी जो संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगी।
- (ख). हालांकि ऑपरेटर, आपरेशन के दूसरे वर्ष से स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन के लिए पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी-11133/73/2013-पीटी( पीटी) दिनांक 16 जून 2016 के अंतर्गत जारी बर्थिंग नीति के अनुसार दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में ड्राई बल्क कार्गो के लिए अप्रैल टैरिफ के निर्धारण के लिए निर्धारित मानक मानकों की उपलब्धि पर 60% थोक मूल्य सूचकांकन की बजाय 100% थोक मूल्य सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानदंड लागू रहेंगे।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, ऑपरेटर प्रचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के संचालन, दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो के प्राप्त कार्गो-वार औसत निष्पादन मानक के विवरण सहित संबंधित मेजर पोर्ट ट्रस्ट से संपर्क करेगा।
- (घ). मेजर पोर्ट ट्रस्ट यदि आवश्यक होगा तो सलाहकार नियुक्त करके एक माह के समय में ऑपरेटर द्वारा हासिल किए गए दावे अनुसार निष्पादन मानक पूरा होने की स्थिति का पता लगाएगा।
- (ङ). मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ऑपरेटर को लिखित पुष्टि कर देने पर कि ऑपरेटर ने अप्रैल टैरिफ के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक पूरे किए हैं, ऑपरेटर 60% के बजाय 100% इंडेक्सेशन के लिए आवेदन कर सकेगा।
- (च). मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा पुष्टि की स्थिति में कि ऑपरेटर ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किए गए निष्पादन मानकों को हासिल नहीं किया है, ऑपरेटर 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के लिए पात्र नहीं होगा। ऑपरेटर, प्रासमिक प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अतिरिक्त, 2016, के खंड 2.9 के निर्धारण अनुसार 60% इंडेक्सेशन के साथ टैरिफ लगाना जारी रखेगा।
- (xvi). सभी ऑपरेटर वित्तीय वर्ष के अंत के बाद एक महीने के भीतर, लाइसेंस प्रदत्त प्रचालन से संबद्ध स्टीवडोरिंग / तटीय प्रहस्तन के संचालन के संबंध में कार्गो ट्रैफिक, पोतीय बर्थ-डे आउटपुट, प्रति शिफ्ट आउटपुट संबंधी एक वार्षिक रिपोर्ट मेजर पोर्ट ट्रस्ट और टीएएमपी को प्रस्तुत करेंगे। प्राधिकरण द्वारा कोई अन्य आवश्यक सूचना भी, समय-समय पर उपलब्ध करानी होगी।
- (xvii). प्राधिकरण, ऑपरेटरों और मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स से प्राप्त सभी प्रकार की जानकारी अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। हालांकि, टीएएमपी, किसी भी ऑपरेटर द्वारा मेजर पोर्ट ट्रस्ट से संवेदनशील व्यावसायिक डाटा प्रकाशित न करने के अनुरोध पर विचार करेगा। इस तरह के अनुरोधों के साथ डेटा/सूचना के वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और प्रकाशन पर उनके राजस्व / संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव का विवरण देना होगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

- (xviii). विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित निष्पादन मानदंड न्यूनतम होना चाहिए जो ऑपरेटर द्वारा प्राप्त किया जाना चाहिए। इन निष्पादन मानदंडों को बोली दस्तावेजों में शामिल किया जाएगा।
- (xix). ऑपरेटर द्वारा वास्तव में हासिल किया जाने वाला निष्पादन, पोर्ट और टीएएमपी द्वारा तिमाही आधार पर मॉनीटर किया जाएगा। निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त करने में किसी भी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा ऑपरेटर के साथ किए गए समझौते में निहित शर्तों के अनुसार, पत्तन ऑपरेटर पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xx). किसी भी उपयोगकर्ता के पास टीएएमपी द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानक के ऑपरेटर द्वारा गैर-उपलब्धि के बारे में कोई शिकायत की स्थिति में वह टीएएमपी को प्रतिवेदन दे सकता है, उसके बाद, उसके प्रतिवेदन के संबंध में जांच की जाएगी और संबंधित मेजर पोर्ट ट्रस्ट के साथ अनुबंध की शर्तों के प्रावधानों के अनुसार मेजर पोर्ट ट्रस्ट निष्कर्ष/निर्णयों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xxi). मात्रा या किसी भी व्यक्तिगत वस्तु की के आयतन के अनुसार सकल वजन या माप, 0.50 तक के अंश को, अन्यथा निर्दिष्ट किए बिना, 0.50 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.50 और उससे अधिक के अंश को एक इकाई के रूप में माना जाएगा।
- (xxii). टर्मिनल ऑपरेटर के कारण उचित स्तर से परे देरी के लिए उपयोक्ताओं को प्रशुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xxiii). एमओएस द्वारा जारी किए गए तटीय नीति दिशा के अनुसार और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित किया गया।
- (क) थर्मल कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्ले के अलावा, सभी तटीय कार्गो / कंटेनरों के लिए कार्गो / कंटेनर से संबंधित शुल्क सामान्य कार्गो / कंटेनर से संबंधित शुल्कों के लिए संबंधित शुल्क के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ख) कार्गो संबंधित शुल्क के मामले में, भंडारण यार्ड तक/से घाटों तक/से स्थानांतरण के लिए पोत तटीय हस्तांतरण के लिए सभी संबंधित प्रहस्तन प्रशुल्क पर रियायती दर लगाई जानी चाहिए।
- (ख) कंटेनर से संबंधित शुल्कों के मामले में, रियायत संयोजी दर पर लागू होती है। जहां मदवार प्रभार लगाए गए शुल्क लगाए जाते हैं, वहां रियायत, भंडारण यार्ड तक/से घाटों तक/से स्थानांतरण के लिए पोत तटीय हस्तांतरण के लिए सभी प्रभारों पर तथा और कंटेनरों की वार्फेज पर भी लागू होगी। पोतीय तटीय हस्तांतरण और भंडारण यार्ड से लेकर / से ट्रैफिक यार्ड के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटियों के लिए सभी प्रासंगिक शुल्कों पर होगा।
- (जैसा कि जब भी एमओएस द्वारा जारी नीति दिशा में तटीय रियायत में कोई परिवर्तन होता है, तो उसे पोर्ट को सूचित किया जाएगा)

### (III). भाग I- स्टीवडोरिंग प्रचालन

#### खंड - क - ड्राई बल्क

दर प्रति टन (रु. में)

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	73.69	44.21
2	अनाज	197.21	118.33
3	कोकिंग कोल	38.83	23.30
4	लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रो।	71.57	71.57
5	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्ट्रेंट्रेट, लीड और जस्ता अयस्क आदि	71.57	42.94
6	अन्य अयस्क और खनिज	40.94	24.56
7	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो	80.52	48.31

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	विदेशी	तटीय
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	50.05	30.03
9	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	54.98	32.99
10	लकड़ी के टुकड़े	180.92	108.55

**खंड - ख - ब्रेक बल्क**

(रु. में)

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	इकाई	विदेशी	तटीय
1	बैग्ड कार्गो	प्रति टन	285.60	171.36
2	जंबो बैग	प्रति टन	76.11	45.67
3	जंबो बैग (हैच में स्थावित)	प्रति टन	90.45	54.27
4	लोहा और इस्पात - कुंडल और स्लैब	प्रति टन	238.12	142.87
5	लौह और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट्स	प्रति टन	300.00	180.00
6	टीएमटी / डब्लूआरबार्स	प्रति टन	1176.03	705.62
7	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	प्रति टन	77.45	46.47
8	कंटेनर - खाली	प्रति टीईयू	969.29	581.57
9	कंटेनर - लदे हुए	प्रति टीईयू	1145.52	687.31

**(IV). भाग II - मूरिंग डॉल्फिन पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन****खंड - क - ड्राई बल्क**

दर प्रति टन (रु. में)

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	विदेशी	तटीय
1	कोकिंग कोल	49.78	29.87
2	लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रो	47.16	47.16
3	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्ट्रेंट, लीड और जिंक अयस्क	47.16	28.30
4	अन्य अयस्क और खनिज	36.50	21.90
5	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	81.46	48.88

**(V). भाग III- रेल साईडिंग पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन****खंड - क - ड्राई बल्क**

दर प्रति टन (रु. में)

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	विदेशी	तटीय
1	अनाज	315.00	189.00
2	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो	110.76	66.46



**खंड - ख - ब्रेक बल्क****दर प्रति टन (रु. में)**

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	विदेशी	तटीय
1	इस्पात - कुंडल और स्लैब	547.80	328.68
2	टीएमटी / डब्लूआरबीर्स	1512.41	907.45
3	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	724.42	434.65

**(VI). भाग IV- बर्थ पर तटीय प्रहस्तन प्रचालन****खंड - क - ड्राई बल्क****दर प्रति टन (रु. में)**

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	105.43	63.26
2	अनाज	281.43	168.84
3	कोकिंग कोल	5.23	3.14
4	लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रोँ।	205.97	205.97
5	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्ट्रेंट, लीड और जिंक अयस्क	205.97	123.58
6	अन्य अयस्क और खनिज	111.52	66.91
7	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो	164.52	98.71
8	एल्यूमिना और पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो	43.80	26.28
9	एल्यूमिना और पिग आयरन सिगेट्स और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो (मूरिंग डॉल्फिन)	54.98	32.99
10	लकड़ी के टुकड़े	449.72	269.83

**खंड - ख - ब्रेक बल्क****(रु. में)**

क्रम सं.	वस्तु वर्ग समूह	इकाई	विदेशी	तटीय
1	बैग्ड कार्गो	प्रति टन	37.65	22.59
2	जंबो बैग	प्रति टन	76.10	45.66
3	जंबो बैग (हैच में रक्त स्राव)	प्रति टन	90.45	54.27
4	लोहा और इस्पात - कुंडल और स्लैब	प्रति टन	350.12	210.07

5	टीएमटी / डब्लूआरबीर्स	प्रति टन	989.37	593.62
6	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	प्रति टन	77.45	46.47
7	कंटेनर - खाली	प्रति टीईयू	1336.25	801.75
8	कंटेनर - लदे हुए	प्रति टीईयू	1579.20	947.52

**निष्पादन मानक****अनुलग्नक - IX****क. ड्राई बल्क कार्गो के लिए :**

स्टीवेडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संचालन हेतु अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16 जून 2016 के पत्र सं. पीडी -11133 / 73/2013-पीटी (पीटी) में जारी बर्थिंग पॉलिसी में किए गए निर्धारण के अनुसार होंगे जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में उल्लेख गया है।

**ख. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए :**

क्रम सं.	विवरण	प्रति पाली प्रदर्शन मानक (टीईयू में कंटेनरों को छोड़कर टन में)
(i)	बैग्ड कार्गो	750
(ii)	जंबो बैग	1000
(iii)	जंबो बैग (हैच में स्थापित)	875
(iv)	आयरन एंड स्टील काइल और स्लैब्स	1500
(v)	लौह और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट्स	700
(vi)	ग्रेनाइट	450
(vii)	टीएमटी / डब्लूआरबीर्स	1000
(viii)	कंटेनर - खाली	130 टीईयू
(ix)	कंटेनर - लदे हुए	110 टीईयू

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 12th December, 2017

**No.TAMP/67/2016-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****No. TAMP/67/2016-MOPT****Mormugao Port Trust**

- - -

**Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**O R D E R**(Passed on this 14<sup>th</sup> day of November 2017)

This case relates to the proposal dated 25 October 2016 received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation at MOPT.

2. The Ministry of Shipping vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 read with 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports as a Policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The said Guidelines have been notified by the Authority vide Gazette No.407 dated 15 November 2016.

3. A workshop was held on 5 November 2016 on the said Guidelines issued by the MOS Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963. Senior Official of all the Major Port Trusts including MOPT, participated in the said workshop.

4.1 In pursuance of the said Guidelines issued by the MOS, the MOPT has come up with a proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

4.2. The main points made by the MOPT in its proposal dated 25 October 2016 are summarised below:

(i). **Scope and applicability & Performance Monitoring:**

- (a). **Scope & Applicability** - The proposal for fixation of upfront tariff is for carrying out all stevedoring and shore handling operations by the agencies or firms who are authorized by Major Port Trust to carry out these operations under the provisions of Section 42(3) of Major Port Trust Act, 1963.
- (b). **Non Applicability** – This proposal is not applicable for BOT/BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by Tariff Guidelines 2005, 2008 and 2013.
- (c). **Performance Monitoring** - The Performance actually achieved by the operator will be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

## (ii). The highlights of the proposal are given below:

- (a). The Optimal capacity is calculated on per shift basis for each of the cargo that is to be handled.
- (b). The commodities handled by the port have been grouped under two major categories viz., Dry Bulk & Break Bulk.
- (c). After extensive discussions with the Port Users, the norms as specified in the Guidelines have been moderated taking into account the practical consideration and the situation existing in the Mormugao Port Trust.
- (d). The productivity norms prescribed in the Guidelines and that proposed by the MOPT along with reasons for deviation from the norms as furnished by MOPT are tabulated below:

Sr. No.	Commodity	Productivity norms in the Guidelines issued by Ministry (in tonnes per Hook per Shift)	Proposed in the proposal by MOPT (in tonnes per Hook per Shift) *	Productivity Norms finally considered in the cost statement (Inserted in the table for correct understanding of the productivity which is considered by MOPT in the Cost Statement)	Reasons furnished by MOPT for considering lower Productivity than the prescribed norms
<b>A.</b>	<b>Dry Bulk Cargo</b>				
(i).	Fertilizers	900	700	725	Usually older and smaller capacity vessels carry fertilizers. Hence crane capacity is less.
(ii).	Food Grains, Raw Sugar	600	370	560	Labour intensive work. Multiple operations in shed at berth etc.
(iii).	Coal / Coke	1000	880	900	Discharged directly into barges. Hence tides, weather, under currents and availability of barges can affect the discharge
(iv).	Iron Ore, Pellets, Bauxite Lumpy	1460	880	950	
(v).	Limestone, Dolomite, Slag	1080	880	900	Discharged directly into barges. Hence tides, weather, under currents and availability of barges can affect the discharge
<b>B.</b>	<b>Break Bulk</b>				
(i).	Steel Coils, Slabs	1360	500	600	Stowage inside holds, lashing of each layer, storage & movement of cargo from stack to vessel, size / weight of coils are factors affecting the productivity.

Sr. No.	Commodity	Productivity norms in the Guidelines issued by Ministry (in tonnes per Hook per Shift)	Proposed in the proposal by MOPT (in tonnes per Hook per Shift) *	Productivity Norms finally considered in the cost statement (Inserted in the table for correct understanding of the productivity which is considered by MOPT in the Cost Statement)	Reasons furnished by MOPT for considering lower Productivity than the prescribed norms
(ii).	Cargo in Jumbo Bags	560	400	400	Alumina is loaded in bulk upon cutting of bags in hold. Bagged cargo stored in twin decks / comings, vehicle movement in sheds
(iii).	Granite	500	500	500	Same as norms
(iv).	Timber Logs	480	270	-	Not handled in Port
(v).	Pipes All Types	280	270	280	No deviation

*[\*It can be seen from the summary of the cost statement of Stevedoring and Shore handling rates arrived by the MOPT brought out in the subsequent paragraphs that the handling rate finally considered in arriving of the per shift capacity and the proposed rate is different (i.e. mostly higher) from that furnished by MOPT brought in the above table. More importantly, the performance standard proposed by MOPT vide its letter dated in December 2016 brought out in subsequent paragraphs is in line with the productivity parameters considered in the calculation. The above table is only to peruse the reasons furnished by the port for the deviations from the norms prescribed].*

- (e). The operating cost has been estimated cargo-wise on per shift basis to achieve the per shift productivity. The operating cost for dry bulk cargo are estimated under the following major heads:
- (i). Equipment hire cost
  - (ii). Labour Cost
  - (iii). Operational Overheads
  - (iv). Administrative Overheads
- (f). No capital investment is envisaged in the model. Hence, no depreciation cost is considered.
- (g). No license fee is considered as no land is allotted for stevedoring operations.
- (h). Revenue share has not been considered as cost for determination of upfront tariff.
- (i). The Operational & Administrative Overheads are estimated at 20% of the sum total of the equipment hire cost and labour cost.
- (j). A fair margin of 20% on the total operating cost is considered while arriving at the upfront tariff.
- (k). Tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January & 31st December of the relevant year. The adjusted tariff cap will come into effect from 1 April of the relevant year till 31st March of the following year.
- (l). The cargo-wise per shift Revenue Requirement for stevedoring operations is to be realized through tariff. The upfront tariffs caps for stevedoring is computed on per ton per shift basis by spreading per shift Revenue Requirement over the per shift optimal capacity assessed for each commodity so as to realize the Revenue Requirement for handling the commodity. [The MOPT has furnished the workings].

- (m). The cargo wise per shift Revenue Requirement for shore handling operations is to be realized through tariff. The upfront tariffs caps for shore handling at Mooring Dolphins, Rail Siding and Berth is computed on per ton per shift basis by spreading per shift Revenue Requirement over per shift optimal capacity assessed for each commodity under each of the methods of handling so as to realize the Revenue Requirement assessed for handling the commodity under the particular method of handling. The MOPT has furnished the workings.
- (n). The Port has furnished detailed computation for arriving at the proposed rates which is attached as Annex – I and II to the proposal. Summary of the cost statement and the rate arrived by MOPT (given in the last column) is tabulated below:

(i). **Stevedoring operations:**

Sr. No	Commodity Group	Productivity norms prescribed in the Guidelines		Proposal of MOPT				
		(Tonnes per Hook per Shift)	No. of Hooks worked per Shift	Productivity norms considered (Tonnes per Hook per Shift)	No. of Hooks worked per Shift	Tonnes per Shift	Total Revenue Requirement per shift [Total Operating Cost + Profit Margin @ 20%](in `)	Rate per Tonne (in ₹)
A.	DRY BULK - STEVEDORING OPERATIONS							
1	Finished Fertilisers	900	3	725	3	2175	160272.00	73.69
2	Food Grains	660	3	560	3	1680	331311.12	197.21
3	Coking Coal	900	4	900	3	2700	104832.00	38.83
4	Iron ore lumps/pellets	1460	4	950	3	2850	203967.12	71.57
5	Other Ores and Minerals	870	3	870	3	2610	106848.00	40.94
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	1080	3	900	3	2700	217407.12	80.52
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	1120	3	725	3	2175	108864.00	50.05
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)*	No separate norms prescribed		550	3	1650	90720.00	54.98
9	Wood Chips	No separate norms prescribed		750	3	2250	407064.00	180.92
* (MD) stands for Mooring Dolphin.								
B.	BREAK BULK - STEVEDORING OPERATIONS							
1	Bagged Cargo	300	2.5	300	2.5	750	28239.12	37.65
2	Jumbo Bags	560	2.5	400	2.5	1000	76104.00	76.10
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	No separate norms prescribed		350	2.5	875	79143.12	90.45
4	Iron and Steel - Coil and Slabs	1360	2.5	600	2.5	1500	357183.12	238.12
5	Iron and Steel - Pipes, Tubes, Plates	280	2.5	280	2.5	700	210000.00	300.00
6	TMT /WRBars			180	2.5	450	529215.12	1176.03
7	Granites and Marbles	500	2	500	2	1000	77448.00	77.45
8	Containers - Empty	200	2	200	2	400	72246.72	180.62
9	Containers - Laden	1050	2	1050	2	2100	72246.72	34.40

## (ii). Shore handling operations at berth:

Sr. No.	Commodity Group	Proposal of MOPT				
		Productivity in Tonnes per Hook per Shift	No. of Hooks worked per Shift	Tonnes per Shift	Total Revenue Requirement per shift (Total Operating Cost + Profit Margin @ 20%) (in ₹)	Rate per Tonne (in ₹)
<b>A.</b>	<b>DRY BULK - SHORE HANDLING OPERATIONS AT BERTH</b>					
1	Finished Fertilisers	725	3	2175	237552.00	109.22
2	Food Grains	560	3	1680	484527.12	288.41
3	Coking Coal	900	3	2700	14112.00	5.23
4	IRON ORE LUMPS/ PELLETS	950	3	2850	587007.12	205.97
5	Other Ores and Minerals	870	3	2610	293328.00	112.39
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	900	3	2700	444207.12	164.52
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	725	3	2175	108864.00	50.05
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)	550	3	1650	90720.00	54.98
9	Wood Chips	750	3	2250	1011864.00	449.72
<b>B.</b>	<b>BREAK BULK - SHORE HANDLING OPERATIONS AT BERTH</b>					
1	Bagged Cargo	300	2.5	750	28239.12	37.65
2	Jumbo Bags	400	2.5	1000	76104.00	76.10
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	350	2.5	875	79143.12	90.45
4	Iron and Steel - Coil and Slabs	600	2.5	1500	525183.12	350.12
5	TMT /WRBars	180	2.5	450	445215.12	989.37
6	Granites and Marbles	500	2	1000	77448.00	77.45
7	Containers - Empty	200	2	400	206646.72	516.62
8	Containers - Laden	1050	2	2100	206646.72	98.40

## (iii). Shore handling operations at Mooring Dolphins:

Sr. No.	Commodity Group	Productivity considered by Port (Tonnes per Hook per Shift)	No. of Hooks worked per Shift	Tonnes per Shift	Total Revenue Requirement per shift (Total Operating Cost + Profit Margin @ 20%) (in ₹)	Rate per Tonne (in ₹)
<b>A.</b>	<b>DRY BULK – SHORE HANDLING OPERATIONS</b>					
1	Coking Coal	900	3	2700	146160	54.13
2	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	950	3	2850	138096	48.45
3	Other Ores and Minerals	870	3	2610	100800	38.62
4	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)	550	3	1650	142128	86.14

## (iv). Shore handling operations at Rail siding:

Sr. No.	Commodity Group	Productivity considered by Port (Tonnes per Hook per Shift)	No. of Hooks worked per Shift	Tonnes per Shift	Total Revenue Requirement per shift (Total Operating Cost + Profit Margin @ 20%)	Rate per Tonne (in ₹)
<b>A.</b>	<b>DRY BULK</b>					
1	Finished Fertilisers	725	3	2175	0	0.00
2	Food Grains	560	3	1680	1008000	600.00
3	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	950	3	2850	0	0.00
4	Shredded Scrap	700	3	2100	0	0.00
5	Other Ores and Minerals	870	3	2610	0	0.00
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	900	3	2700	299040	110.76
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	725	3	2175	0	0.00
8	Wood Chips	750	3	2250	0	0.00
	<b>BREAK BULK</b>					
1	Bagged Cargo	300	2.5	750	0	0.00
2	Jumbo Bags	400	2.5	1000	0	0.00
3	Steel - Coil and Slabs	600	2.5	1500	821703.12	547.80
4	Iron and Steel - Pipes, Tubes, Plates	280	2.5	700	0	0.00
5	TMT /WRBars	180	2.5	450	680583.12	1512.41
6	Granites and Marbles	500	2	1000	724416	724.42
7	Containers - Empty	200	2	400	0	0.00
8	Containers - Laden	1050	2	2100	0	0.00

(No separate norm is prescribed in the Guidelines for shore operations at Mooring Dolphin and at Railway siding. The MOPT has adopted the productivity level as proposed by it at berth for operations at Mooring Dolphins and railway siding for relevant cargo envisaged to be handled).

5.1. On perusal of the proposal, it is seen that the MOPT did not furnish the following:

- (i). Draft Scale of Rates along with Conditionalities governing the SOR
- (ii). Proposed Performance Standards.
- (iii). Copy of approval of its Board for the subject proposal

5.2. The MOPT was, therefore, vide our letter dated 4 November 2016 requested to furnish the above said information / documents immediately to TAMP and simultaneously to the users / user associations as per the list attached with a request to furnish their comments on the subject proposal by 18 November 2016. This was followed by the reminder dated 22 November 2016. The MOPT vide its letter dated 14 December 2016 furnished the Proposed Draft Scale of Rates and Performance Standards. The MOPT vide its letter dated 21 February 2017 has submitted Board Resolution approving the subject proposal.



5.3. Subsequently the MOPT vide its email dated 21 December 2016 has furnished the revised workings of rates for a few cargo items. Further MOPT vide its email dated 1 November 2017 has furnished the break-up of equipment hire cost per shift for bagged cargo of stevedoring operations. From the detail calculations furnished by MOPT, it is seen that the MOPT has maintained the status quo in the upfront tariff rates proposed in its original proposal except a few modifications. The modifications done by MOPT are as under:

- (i). The port has furnished modified estimates for Break Bulk - Bagged Cargo under stevedoring operations. Consequently, proposed rate is modified from ₹37.65 to ₹285.60 per tonne in the revised working in support of the rate proposed in the original proposal.
- (ii). The port has furnished modified estimates for shore handling operation at berth for Break Bulk - Bagged Cargo and arrived at the rate of ₹672.00 per tonne as against ₹37.65/tonnes in its original proposal.
- (iii). The port has, under Shore handling operations at Rail Siding for Break Bulk cargo- Bagged Cargo included estimates which were nil earlier and has furnished working in support of proposed rate of ₹1008.00 per tonne.

5.4. Accordingly, the MOPT seeks the approval on the following:

- (i). **Proposed Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at MOPT.**

#### **PART I- STEVEDORING OPERATIONS**

##### **SECTION – A – DRY BULK**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Rate per Tonne (in ₹)</b>
1	Finished Fertilisers	73.69
2	Food Grains	197.21
3	Coking Coal	38.83
4	Iron Ore Lumps/Pellets	71.57
5	Other Ores and Minerals	40.94
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	80.52
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	50.05
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)	54.98
9	Wood Chips	180.92

##### **SECTION – B – BREAK BULK**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Rate per Tonne (in ₹)</b>
1	Bagged Cargo	285.60
2	Jumbo Bags	76.10
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	90.45
4	Iron and Steel - Coil and Slabs	238.12
5	Iron and Steel - Pipes, Tubes, Plates	300.00
6	TMT /WRBars	1176.03
7	Granites and Marbles	77.45
8	Containers - Empty	180.62
9	Containers - Laden	34.40

**PART II- SHORE HANDLING OPERATIONS AT MOORING DOLPHINS****SECTION – A – DRY BULK AT MOORING DOLPHINS**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Rate per Tonne (in ₹)</b>
1	Coking Coal	54.13
2	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	48.45
3	Other Ores and Minerals	38.62
4	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)	86.14

**PART III- SHORE HANDLING OPERATIONS AT RAIL SIDING****SECTION – A – DRY BULK AT RAIL SIDING**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Rate per Tonne (in ₹)</b>
1	Food Grains	600.00
2	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	110.76

**SECTION – B – BREAK BULK**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Rate per Tonne (in ₹)</b>
1	Bagged Cargo	1008.00
2	Steel - Coil and Slabs	547.80
3	TMT /WRBars	1512.41
4	Granites and Marbles	724.42

**PART IV- SHORE HANDLING OPERATIONS AT BERTH****SECTION – A – DRY BULK**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Rate per Tonne (in ₹)</b>
1	Finished Fertilisers	109.22
2	Food Grains	288.41
3	Coking Coal	5.23
4	Iron Ore Lumps/Pellets	205.97
5	Other Ores and Minerals	112.39
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	164.52
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	50.05
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)	54.98
9	Wood Chips	449.72

**SECTION – B – BREAK BULK**

Sr. No.	Commodity Group	Rate per Tonne (in `)
1	Bagged Cargo	672.00
2	Jumbo Bags	76.10
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	90.45
4	Iron and Steel - Coil and Slabs	350.12
5	TMT /WRBars	989.37
6	Granites and Marbles	77.45
7	Containers - Empty	516.62
8	Containers - Laden	98.40

**(ii). Performance Standards:**

Sr. No.	Performance Parameters	Productivity Norms P/Hook, P/Shift
<b>(1).</b>	<b>Dry Bulk Cargo</b>	
(i).	Fertilizers	725
(ii).	Food Grains, Raw Sugar	560
(iii).	Coal / Coke	900
(iv).	Iron Ore, Pellets, Bauxite Lumpy	950
(v).	Shredded Scrap	700
(vi).	Other Ores and Minerals	870
(vii).	Limestone, Dolomite, Slag	900
(viii).	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	725
(ix).	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD)	550
(x).	Wood Chips	750
<b>(2).</b>	<b>Break Bulk Cargo</b>	
(i).	Bagged Cargo	300
(ii).	Cargo Jumbo Bags	400
(iii).	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	350
(iv).	Steel Coils, Slabs	600
(v).	Iron and Steel – Pipes, Tubes, Plates	280
(vi).	Granite	500
(vii).	TMT / WRBars	180
(viii).	Containers – Empty	200
(ix).	Containers - Laden	1050

6.1. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the MOPT proposal dated 25 October 2016 was circulated vide our letter dated 4 November 2016 to the users/ user organisations and Stevedores' Association seeking their comments.

6.2. The comments received from the MSA vide its email dated 18 November 2016 and email dated 12 January 2017 on the subject proposal was forwarded to MOPT as feedback information. No reply was furnished by MOPT till finalisation of the case.

6.3. M/s. Aspinwall & Company (AC) vide email dated 6 January 2017 furnishing written submissions relating to this case. The comments of M/s. AC are reiteration of comments of MSA. This was forwarded to MOPT for their comments. We have not received any comments from MOPT till finalisation of the case.

6.4. The comments received from the Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) vide its letter dated 24 December 2016 on the subject proposal were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT vide its letter dated 12 January 2017 has furnished its reply.

7.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal dated 25 October 2016, the MOPT was requested to furnish information / clarification on a few points vide our letter dated 28 December 2016. The MOPT vide its letter dated 12 January 2017 has responded to the information/ clarifications sought by us and also submitted actual handling rates achieved by MOPT for the last 3 years. A summary of the information/ clarifications sought by us and the response of MOPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarifications sought by us	Response from MOPT												
1.	<b>Productivity Parameters:</b>													
(i).														
(a).	The MOPT to furnish the basis for considering lower productivity for Stevedoring operations for Alumina and Pig Iron ingots at 725 tonnes per hook per shift as against the productivity norm prescribed in the Guidelines at 1120 tonnes per hook per shift.	The productivity is directly linked to berth availability. At Mormugao Port, there are only two general cargo berths and the Port is operating with only one HMC at present. Further, being a conventional berth, adequate space is not available to deploy more number of trucks/trailers for feeding the crane and as a result it affects the loading operation. One ton jumbo bags are bleed on board and consolidated as bulk despatch and not exported as break-bulk (in bags).												
(b).	In the absence of norms for shore handling of cargo at Mooring Dolphin and at Rail siding, it is seen that the Port has considered the productivity levels for these two areas at par with the productivity parameters considered by it for handling at berth. The port to confirm that the productivity parameters considered for handling cargo at berth can be achieved at Mooring Dolphin and Rail siding also.	Due to various factors, although it is not always possible to achieve the productivity standards at Mooring dolphins at par with that at berth, the productivity levels for Mooring Dolphin and Rail siding have been worked out with past data and productivity norms achieved. The objective is to consistently improve on higher productivity. [It is seen that the MOPT has considered productivity for shore handling operations at Rail Siding and Mooring Dolphins at par with productivity level considered for shore handling operations at berth].												
(c).	Mormugao Stevedores Association at the joint hearing had pointed out that the productivity norm for container handling should be on per TEU basis as against the norm prescribed in per tonne basis. The port had agreed to review. The proposal of the MOPT, however, prescribes the tariff and performance standards on per tonne basis for container. The port may consider to review the unit of levy and Performance Standard for this item for ease of implementation by the port.	The Port is agreeable to fixing productivity norm for container handling on per TEU basis as against the norm prescribed in per tonne basis. However, the TAMP may suitably review the achievable norms as requested by the Container Lines. The Container Lines have requested for a productivity norm of 35 to 40 moves per shift.												
(ii).	The MOPT has proposed to include the following cargoes for which no norms are prescribed in the stevedoring and shore handling guidelines: <table border="1" data-bbox="190 1248 1191 1449"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Commodity</th><th>Norm considered by MOPT (In tonnes/ per hook per shift)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"><b>Dry Bulk</b></td></tr> <tr> <td>1.</td><td>Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo (MD)</td><td>550</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Wood Chips</td><td>750</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Commodity	Norm considered by MOPT (In tonnes/ per hook per shift)	<b>Dry Bulk</b>			1.	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo (MD)	550	2.	Wood Chips	750	-
Sl. No.	Commodity	Norm considered by MOPT (In tonnes/ per hook per shift)												
<b>Dry Bulk</b>														
1.	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo (MD)	550												
2.	Wood Chips	750												

	<table><tr><th colspan="3">Break Bulk</th></tr><tr><td>3.</td><td>Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)</td><td>350</td></tr><tr><td>4.</td><td>TMT/WR Bars</td><td>180</td></tr></table>	Break Bulk			3.	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	350	4.	TMT/WR Bars	180																																																																																																									
Break Bulk																																																																																																																			
3.	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	350																																																																																																																	
4.	TMT/WR Bars	180																																																																																																																	
(a).	Please explain the reasons for categorising the cargo items given at serial nos.1 and 3 separately despite having proposed tariff for similar type of cargo in the proposal.	Jumbo Bags are initially brought in as break bulk cargo and later the bags are broken and discharged into the hatches, which is time consuming process as the importer requires the cargo in bulk at the receiver port. The cargo being hygroscopic cannot be transported in loose and are bagged in sealed jumbo bags.																																																																																																																	
(b).	The MOPT to explain the basis for handling rates/ productivity norms considered for the above cargoes. Also, furnish the last three year actual handling rates achieved by it for the above mentioned cargoes.	<div>The basis for handling rates/ productivity norms considered for the above cargoes and the last three year actual handling rates achieved by it for the above mentioned cargoes is summarised below:</div> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Performance Parameters</th><th colspan="3">Achievements</th></tr><tr><th>2015-16</th><th>2014-15</th><th>2013-14</th></tr><tr><td>(1).</td><td><b>Cargo Related Services</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>(i). POL Products</td><td>6,567</td><td>6,634</td><td>6,165</td></tr><tr><td></td><td>(ii). Other liquid bulk cargo</td><td>8,154</td><td>8,800</td><td>8,817</td></tr><tr><td></td><td>(iii). Iron ore/Iron ore pellets</td><td>14,039</td><td>10,415</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>(iv). Fertilizers - finished</td><td>3,936</td><td>4,339</td><td>3,862</td></tr><tr><td></td><td>(v). Thermal/Steam coal</td><td>31,885</td><td>25,438</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>(vi). Coking Coal</td><td>31,723</td><td>28,323</td><td>28,161</td></tr><tr><td></td><td>(vii). Containers</td><td>3,001</td><td>3,086</td><td>3,495</td></tr><tr><td></td><td>(viii). Other Dry bulk cargo</td><td>12,475</td><td>9,232</td><td>7,251</td></tr><tr><td></td><td>(ix). General break bulk cargo</td><td>3,668</td><td>2,292</td><td>3,770</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(b)</td><td>Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers</td><td>12</td><td>10</td><td>8</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(2)</td><td><b>Vessel Related Services</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>Average Turnaround Time of Vessels (in days)</td><td>3.65</td><td>4.15</td><td>4.34</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(b)</td><td>Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/c)</td><td>0.18</td><td>0.25</td><td>0.35</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(3)</td><td>Any other parameters found relevant by the Port</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>(a) Avg. Non-Working time to stay at working berth (in days)</td><td>0.40</td><td>0.39</td><td>0.43</td></tr></table>	Sl. No.	Performance Parameters	Achievements			2015-16	2014-15	2013-14	(1).	<b>Cargo Related Services</b>				(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups					(i). POL Products	6,567	6,634	6,165		(ii). Other liquid bulk cargo	8,154	8,800	8,817		(iii). Iron ore/Iron ore pellets	14,039	10,415	-		(iv). Fertilizers - finished	3,936	4,339	3,862		(v). Thermal/Steam coal	31,885	25,438	-		(vi). Coking Coal	31,723	28,323	28,161		(vii). Containers	3,001	3,086	3,495		(viii). Other Dry bulk cargo	12,475	9,232	7,251		(ix). General break bulk cargo	3,668	2,292	3,770						(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	12	10	8						(2)	<b>Vessel Related Services</b>				(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	3.65	4.15	4.34						(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/c)	0.18	0.25	0.35						(3)	Any other parameters found relevant by the Port					(a) Avg. Non-Working time to stay at working berth (in days)	0.40	0.39	0.43
Sl. No.	Performance Parameters	Achievements																																																																																																																	
		2015-16	2014-15	2013-14																																																																																																															
(1).	<b>Cargo Related Services</b>																																																																																																																		
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups																																																																																																																		
	(i). POL Products	6,567	6,634	6,165																																																																																																															
	(ii). Other liquid bulk cargo	8,154	8,800	8,817																																																																																																															
	(iii). Iron ore/Iron ore pellets	14,039	10,415	-																																																																																																															
	(iv). Fertilizers - finished	3,936	4,339	3,862																																																																																																															
	(v). Thermal/Steam coal	31,885	25,438	-																																																																																																															
	(vi). Coking Coal	31,723	28,323	28,161																																																																																																															
	(vii). Containers	3,001	3,086	3,495																																																																																																															
	(viii). Other Dry bulk cargo	12,475	9,232	7,251																																																																																																															
	(ix). General break bulk cargo	3,668	2,292	3,770																																																																																																															
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	12	10	8																																																																																																															
(2)	<b>Vessel Related Services</b>																																																																																																																		
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	3.65	4.15	4.34																																																																																																															
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/c)	0.18	0.25	0.35																																																																																																															
(3)	Any other parameters found relevant by the Port																																																																																																																		
	(a) Avg. Non-Working time to stay at working berth (in days)	0.40	0.39	0.43																																																																																																															

		[The above table furnished by MOPT does not cover all cargo for which port has proposed stevedoring rates nor can it be correlated with the productivity parameters considered by the port.]
(iii).	Annex – III of the Stevedoring & Shore handling Guidelines indicates the number of hooks per shift in respect of each of Coking Coal and Iron Ore Lumps/Pellets at 4 number of hooks per shift. However, the MOPT has considered the number of hooks per shift in respect of the above mentioned cargo at 3. The reasons for deviation from the prescribed norms in number of hooks to be explained.	By experience, it has been observed that three hooks are operating with ease at any given point of time to achieve maximum through put in a shift, due to limited space and manoeuvring constraints for the vehicles at the berths.
(iv).	The port has proposed performance standards for shredded scrap cargo. However, the MOPT has not proposed any tariff for Shredded Scrap cargo. The MOPT to correct the mismatch in the proposal.	At present MOPT handles a small quantity of shredded scrap cargo in containers only. However, MOPT intends to encourage handling of shredded scraps at the Mooring Dolphin since the locals have objected to on shore handling on account of pollution. As and when a concrete proposal is received from the prospective trader, MOPT shall approach TAMP for notifying the rates.
(v).	<b><u>Equipment hire cost for both Stevedoring and Shore Handling operations:</u></b>	
(a).	The MOPT has estimated the equipment hire cost on per shift basis separately for each of the commodity for both Dry Bulk and Break Bulk Cargo groups. However, the MOPT has not furnished any workings with regard to equipment hire cost considered by it and the basis of the respective hire charges for each of the equipment. Clause 3.5.6 and 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulate that the equipment hire cost shall be estimated for normative list of equipment to be taken on hire as per norms prescribed at relevant Annexes attached to the Guidelines. The MOPT to furnish the detailed workings for the estimation of equipment hire cost for both Stevedoring and Shore Handling operations. The unit rate of hire to be supported with documentary evidence.	The estimates of the equipment hire cost for both stevedoring and shore handling operations have been provided by the Stevedores as no such details are available with the port.
(b).	The MOPT to confirm that it has considered the equipment as per the normative list of equipment to be taken on hire as per norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. In case of any deviation from the prescribed norm, the port to furnish the reasons therefor for each of the deviations.	The list of equipment put to use for handling various types of cargo have been provided by the Stevedores. Other things being equal, the Stevedore have the flexibility to use any equipment which would aid in achieving and/or increasing the productivity in a cost effective manner.
(vi).	<b><u>Labour Cost for Stevedoring Operations:</u></b>	
(a).	Annex – VIII of the Stevedoring and Shore handling Guidelines (labour cost estimation) indicates the norms for deployment of labour per shift in respect of each of the commodity group for stevedoring operation. The MOPT has, however, not furnished any workings with respect to labour cost estimation considered by it. The MOPT to furnish the detailed workings for estimation of labour cost.	The estimates of the labour hire cost for both stevedoring and shore handling operations have been provided by the Stevedores as no such details are available with the port.
(b).	In case of any deviation from the prescribed norm, the port to furnish the reasons therefor for each of them.	The port has relied on the information provided by the stevedores since the port does not have any data base.
(c).	Clause 3.5.7 stipulates that the unit rate for labour deployment for Stevedoring operations will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms as per the National Tribunal Award. Please confirm whether the unit rate of labour per shift complies with the guideline position.	The rates of labour in the state of Goa is much higher than any other part of the country. Further, since the local condition varies from port to port higher rates have been taken,
(vii).	<b><u>Labour Cost for Shore Handling Operation:</u></b>	
	Clause 4.5.7 stipulates the norm for estimation of labour cost for shore handling operation at 5% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and 10% of equipment hire cost for break	The labour cost estimated by the MOPT for Shore Handling Operation estimated based on the information provided by the stevedores.

	bulk cargo. The labour cost estimated by the MOPT for Shore Handling Operation is not as per the norms prescribed in the said clause of the Guidelines. The MOPT to explain the basis for arriving the labour cost for each of the cargo and adequately justify the reasons for deviation from the prescribed norms.	
(viii).	As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. The port to confirm that the proposed Performance Standards is based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port may consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.	The port has framed the berthing policy in line with the policy guidelines of the Ministry and have made suitable modifications in the performance standards to meet the local conditions and constraints of space. [TAMP has not received any proposal from MOPT under Berthing Policy issued by the MOS].
(ix).	In the general revision Order of the MOPT, the port has requested that the Authority may go ahead with the proposed rationalised tariff for stevedoring proposed in the general revision proposal till such time as the SOR under the new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations is implemented. The Authority accordingly, while approving the general revision of the SOR, has approved the proposed tariff for stevedoring till such time the rates based on separate proposal filed by MOPT under the new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations are implemented. As regards shore handling operations as well, till such time the rates for shore handling operations are determined under new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations based on current proposal filed by the port, the Authority has found appropriate to retain the existing schedule for shore handling operations in the revised proposed SOR. Thus, the existing SOR of the MOPT approved by the Authority prescribes the rate for stevedoring and shore handling operations. In the current proposal, the MOPT during the Joint hearing has stated that the Stevedoring and Shore Handling charges prescribed in the existing SOR under the general revision proposal will continue to be levied by the port. In this context the following points may be clarified:	
(a).	From the clarification furnished by the port during the general revision, it was made to understand by the port that the rates for stevedoring and shore handling prescribed in the general revision of the SOR under the Tariff Policy 2015 will discontinue on implementation of the rates (to be) approved under the stevedoring and shore handling guidelines. The stand now taken by the MOPT appears to be different from its earlier clarification. Please furnish the reasons to continue with the existing rates prescribed in the SOR for stevedoring and shore handling along with the tariff (to be) approved under the new stevedoring and shore handling Guidelines proposed by the port.	The rate prescribed in the General Revision of Scale of Rates are approved by TAMP for providing Services by the port to its customers. The port provides services like gangs, crane operator to operate ships crane, signallers, etc. HMC for which the rates are specified in the General Revision of Scale of Rates. The upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations are the ceiling rates to be charged by the stevedores to their customers for providing services like private labour, equipment etc. and which are over and above the rates paid by the stevedores to the port.
(b).	The port to explain the nature of services provided with reference to rate for stevedoring and shore handling operations prescribed in the existing SOR. Also, confirm that there is no double counting of the cost elements particularly the labour cost considered in the stevedoring and shore handling rate prescribed in the general revision of SOR and the tariff proposed under the new stevedoring and shore handling guidelines. If the nature of services relating to stevedoring and shore handling operations for which rate is prescribed in the existing SOR are different from the nature of services to be rendered in current proposal, the port may consider to propose suitable amendment in the nomenclature of	No specific response of port on this point.

	the Schedule 2.4.1 (A) – Stevedoring Charges and 2.4.1 (B) Shore Operation Charges in the existing SOR to avoid ambiguity in levying the tariff.	
(x).	<b>Proposed Scale of Rates</b>	
(a).	Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004–Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. In fact, even the existing SOR of the MOPT prescribes separate concessional tariff at Schedule 2.4.1 (A) – Stevedoring Charges and 2.4.1 (B) Shore Operation Charges. The MOPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS.	Any activity that includes deployment of equipment and local labour for handling any cargo, entails the same cost whether for foreign and coastal and there being no concession for the consumables, fuels and wages procured from the local market, it would bring about a disparity in the value of service. Hence, it is felt that concessional tariff of stevedoring and shore handling charges for coastal cargo cannot be prescribed. As such, the rates in the proposal may kindly be treated as coastal rates and the rates for foreign may be increased suitably.
(b).	The port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to consider the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.	Private players are not given any subsidies by the Government and as such it would not be prudent to expect the stevedore to extend any concession to coastal cargo. Alternatively, foreign rates needs to be increased to bring about a parity for handling coastal rates. Also, these ceiling rates, are over and above the rates payable by the stevedore to the Port as per the SoR, in which concession for coastal has already been provided.

7.2. On perusing the reply furnished by MOPT vide its letter dated 12 January 2017, when the case was taken up for finalisation, it is found that port has not addressed vital points raised in our letter. The MOPT was, therefore, requested vide our letter dated 6 July 2017 to furnish the additional information / clarification arising out of the response of MOPT. This was followed up by reminder dated 9 August 2017. The MOPT has furnished its response vide its letter dated 21 August 2017. A summary of information gaps found in the reply of MOPT and information / clarification furnished by MOPT is tabulated below:

Sr. No.	Additional information sought in view of gaps in MOPT reply dated 12 January 2017	Reply of MOPT
(i).	<b><u>Point No. (v) (a) and (b). Equipment hire cost for both stevedoring and Shore Handling operations.</u></b>	
(a).	The reply furnished by the MOPT does not address the specific point raised in (v) (a). In the absence of the port furnishing the documentary evidence sought in our point no. (v) (a), to support the estimate of hire charges of equipment, the port to confirm that the hire of equipment considered by the Port is reasonable and reflects the prevailing market rate.	It is felt that the charges of hire of equipment provided by the stevedores are reasonable.
(b).	In port (v) (b), the port was requested to confirm that it has considered the equipment as per the normative list of equipment to be taken on hire as per norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. In case of any deviation from the prescribed norm, the port was to furnish the reasons, therefor, for each of the deviations.  The reply furnished by the MOPT stating that list of equipment to be put on use for both stevedoring and shore handling operations have been provided by the Stevedores, as no	Unlike other Ports, the stevedoring and shore handling operations in this Port is carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of equipments. The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, considered the optimum number of equipment for cargo handled. Hence, the deviation from the prescribed norms in equipments proposed for deployment in



	<p>such details are available with the port is general and does not address the specific point raised.</p> <p>The deviations in the equipment deployment proposed by MOPT from the norms prescribed in the Guidelines both for Stevedoring and Shore handling operation is furnished to MOPT.</p> <p>The MOPT is once again requested to justify the deviation from the prescribed norm in equipment proposed for deployment for both Stevedoring and Shore handling Operations.</p>	<p>certain cases is less / more. The list of equipment put to use for handling various types of cargo have been provided by the Stevedores. Other things being equal, the Stevedore has the flexibility to use any equipment which would aid in achieving and / or increasing the productivity in a cost effective manner.</p>
(c).	<p>As regards the Shore handling operations, the guidelines prescribes 5 handling methods for dry bulk cargo and 4 methods for break bulk cargo. In this regard, the MOPT to clarify under which of methods the port has proposed the upfront tariff for Shore handling operations as it is not clear from the proposal of the port.</p>	<p>This Port has adopted method no.5 for dry berth cargo and method 4 for break bulk cargo.</p>
(ii).	<p><b><u>Point (vi), (b) and (c) - Labour Cost Stevedoring Operations : for</u></b></p>	
(a).	<p><b>Point (vi) (b):</b></p> <p>The reply furnished by the MOPT on this point stating that the port has relied on the information provided by the stevedores as port does not have such details does not address specific point raised hence the point raised earlier is reiterated. The port in its reply to point no. (ix) (a) has stated that port provides gangs, crane operators to operate crane, signalers, etc. for which rate prescribed in SOR of MOPT are levied. That being so, the reply furnished by port (vi) (a) and (vi) (b) that port does not have details of labour deployment appears to be contradicting. The MOPT to consider labour deployment for Stevedoring operations as per prescribed norms. In case of deviation, if any, justify deviation from the labour deployment norms prescribed in the guidelines. It is relevant to state that the norms for estimation of labour Cost for break bulk cargo for stevedoring operation prescribe one number Tindal per shift for each commodity. However, such Tindal per shift is not prescribed for break bulk cargo by the MOPT. It is understood that the Tindal is a mandatory requirement per shift for break bulk cargo. The MOPT may examine the issue in light of above and if required, make necessary modification in the proposal in respect of labour cost to handle bulk cargo in Stevedoring operations.</p>	<p>In addition to our earlier reply, this is to inform that in this Port, shore handling activities is totally privatised. The Port supplies only labours for crane operations as per NIT award and hence carrying out the Tindal working is also the responsibility of the concerned stevedores. There is no designation of Tindal operating in this Port.</p>
(b).	<p><b>Point (vi) (c):</b></p> <p>Clause 3.5.7. requires to consider the unit rate for labour as per the prevailing actual cost for the quantum of labour as per National Tribunal Award. The reply of MOPT stating that the rate of labour in the state of Goa is much higher than any other part of the country and further the local condition varies from port to port and hence higher rates have been taken does not address the specific point raised. The MOPT to confirm whether the unit rate of labour considered by the port reflect prevailing actual cost of labour as stipulated in the guidelines. Deviation, if any, from the prescribed norm may be justified.</p>	<p>Apart from crane operations, the entire labour requirements are arranged by the Stevedores. Port does not decide on the cost of labour. However, after due deliberations and discussions with the stevedores wherever cost of labour arrived has been forwarded to TAMP. <u>In case you may require any further clarifications, the same may be obtained from the Stevedores.</u></p>
(iii)	<p><b><u>Point (vii) - Labour Cost for Shore handling Operation:</u></b></p> <p>The reply furnished by the MOPT stating that the labour cost estimated by the port for shore handling is based on the information provided by the stevedores is not in line with the provision stipulated in clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore handling guidelines. The port, therefore, to modify the estimate of labour cost considered for shore handling operation at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% for Equipment</p>	<p>Labour cost may be restricted as per the guidelines.</p>

	Hire Cost for Break Bulk Cargo as stipulated in clause 4.5.7 of the Guidelines. It is relevant to state that other Major Port Trust have also estimated the labour cost for Shore handling operations following the prescribed norms.	
(iv).	<b>Point (ix) (b):</b> The reply furnished by the MOPT does not addresses the specific point raised in (ix) (b). Hence, the said point is reiterated.	The charges proposed is as per the SOR and no double counting of the cost elements, particularly the labour cost.

8.1. Subsequently, the MOPT vide its email dated 11 January 2017 has brought out that Stevedores have requested not to have concessional rates for coastal cargo citing the following reasons:

- (i). The cost of handling cargo by Stevedores remains the same whether the cargo is foreign or coastal.
- (ii). A stevedore may handle a particular type of cargo which is always a foreign cargo and another stevedore might always handle a coastal cargo in which case he will not be able to recover his cost.
- (iii). The upfront tariff are the charges which the stevedores charge to their Customers and which are over and above the charges payable by the Stevedores to the Port as per the Port SOR. The Port's SOR provides for concession to coastal cargo.
- (iv). In the case of Ports, cross subsidization happens whereas the same may not happen in the case of stevedores.

8.2. In view of the above submission of MOPT and similar views of KPT and VPT, we have vide our letter No.TAMP/67/2016-MOPT dated 12 January 2017 requested the MOS to examine whether policy direction issued by the (then) MSRTH for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling guidelines as well. The MOS has been requested to examine and advise us on the matter at the earliest. The reply of the MOS is awaited.

9.1. A joint hearing in this case was held on 30 November 2016 at the MOPT premises. The MOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

9.2. As agreed at the joint hearing, the MOPT was requested vide our letter dated 2 December 2016 followed by reminder dated 13 December 2016 to take action on the following point:

- (i). At the joint hearing, the MSA has pointed out that the stevedoring rate proposed for bagged cargo and the stevedoring rate proposed for TMT cargo is low. The Performance Standards for Granite is high. The unit of levy for container should be on per TEU basis instead of per tonnes basis. As agreed by the MOPT, port to examine the above points raised by users/ user associations and file a revised proposal in a week's time.

9.3. As regards the action point flowing from the Joint hearing the MOPT vide its letter dated 21 February 2017 and 2 March 2017 has forwarded the Board's approval revising the rate for Bagged Cargo from `37.65 to `285.60 per tonne. There is no change in rate for TMT cargo which has been kept at the same rate. As per the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations, the Performance for Granite is 500 per tonne per hook per shift and the Port has retained the same Performance Standard for Granite. The unit of levy for container has been changed from per tonne basis proposed by MOPT in the original proposal to per TEU basis. The modification proposed by MOPT in respect of Bagged Cargo, Container Empty and Container Laden is given below:

Modified Proposal of MOPT						
<b>1.</b>	<b>FOR STEVEDORING OPERATIONS</b>					
Sr. No.	Commodity Group	Productivity in Tonnes per Hook per Shift	No. of Hooks worked per Shift	Tonnes per Shift	Total Revenue Requirement per shift (Total Operating Cost + Profit Margin @ 20%) (in ₹)	Rate per Tonne (in ₹)
<b>A.</b>	<b>BREAK BULK CARGO</b>					
1	Bagged Cargo	300	2.5	750	214200.00	285.60

Modified Proposal of MOPT						
<b>1.</b>	<b>FOR STEVEDORING OPERATIONS</b>					
Sr. No.	Commodity Group	Productivity in Tonnes per Hook per Shift	No. of Hooks worked per Shift	Tonnes per Shift	Total Revenue Requirement per shift (Total Operating Cost + Profit Margin @ 20%) (in ₹)	Rate per Tonne (in ₹)
2	Container Empty	65 TEUs	2	130 TEUs	126006.72	969.28/TEU
3	Container Laden	55 TEUs	2	110 TEUs	126006.72	1145.52/ TEU
<b>2.</b>	<b>FOR SHORE HANDLING OPERATIONS</b>					
1	Container Empty	65 TEUs	2	130 TEUs	260406.72	2003.13/TEU
2	Container Laden	55 TEUs	2	110 TEUs	260406.72	2367.33/ TEU

10. Keeping in view that the MOS has directed the Authority for immediate implementation of Stevedoring and Shore handling Guidelines issued by MOS, the Authority has passed an Order No.TAMP/67/2016-MOPT dated 8 February 2017 notifying the interim rate for Stevedoring and Shore Handling operations purely on adhoc basis pending fixation of final rate on the subject proposal. The Order dated 8 February 2017 explicitly states that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. The said Order was notified in the Gazette of India on 1 March 2017 vide Gazette No.78.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) is for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at MOPT in pursuance of the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 issued by the MOS in June 2016 and the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act 1963, issued by the MOS vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 and 17 October 2016, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The MOS has issued the guidelines as policy direction to this Authority advising to treat it as most immediate.
- (ii). After following the prescribed consultation process on the subject proposal with the concerned stakeholders, a joint hearing on the case was held on 30 November 2016 at the MOPT premises. As a part of the joint hearing proceedings, the MOPT was requested vide our letter dated 02 December 2016 to examine the points made by users/ user association at the joint hearing and file a revised proposal as agreed by the port.

Since it will take some more time for this case to mature for final consideration of this Authority, and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority had vide Order No. TAMP/67/2016- MOPT dated 8 February 2017 approved upfront tariff for stevedoring and shore handling operation and Performance Standards as proposed by the port as interim arrangement on ad hoc basis pending the final rates to be approved by this Authority. In the said Order, this Authority has stated that the final rates when approved by this Authority will have prospective effect. The interim rate adopted on an ad hoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the ad hoc rates and final rates. The current exercise is thus for fixation of final upfront tariff based on the proposal filed by the MOPT.

- (iii). As brought out in earlier paragraphs, subsequent to its original proposal of October 2016, the MOPT furnished revised working vide its letter dated 21 December 2016. Subsequently, the port has furnished the information / clarification sought by us vide its letter dated 12 January 2017. The gaps observed in the information furnished by MOPT was replied by MOPT vide its letter dated 21 August 2017. The information / clarification furnished by MOPT vide its letter dated 12 January 2017 and 21 August 2017 along with revised working dated 21 December 2016 furnished by MOPT during the processing of the case are considered in this analysis. This case could be taken up for finalization only after receipt of complete information/ clarification from the port vide its letter dated 21 August 2017.

Before proceeding to analyse the case, it is relevant here to state that the two main items which go for fixation of the stevedoring and shore handling tariff are equipment hire cost and labour cost. The MOPT has estimated these cost items based on the data provided by the Stevedores. The Port has stated that unlike other Ports, the stevedoring and shore handling operations in MOPT are carried out by the stevedores only.

The MOPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments based on the estimates of the equipment hire cost for stevedoring and shore handling operations provided by the Stevedores as no such details are reportedly available with the port. However, the MOPT has confirmed that the charges of hire of equipment provided by the stevedores are reasonable. Based on the confirmation of the port the equipment hire cost as estimated by the MOPT is considered.

As regards labour cost, despite specific request made to MOPT to confirm that the quantum of labour considered by MOPT is as per the norms of the National Tribunal Award, the port has maintained its stand that port supplies labour only for crane operations as per NIT awards. The MOPT has stated that the estimates of the labour hire cost for both stevedoring and shore handling operations have been provided by the Stevedores as no such details are available with the port. The port has relied on the information provided by the Stevedores since the port does not have any database. In the absence of the MOPT furnishing the details of labour cost as per the norms, the labour cost for stevedoring operations estimated by MOPT was compared with the labour cost for stevedores operations estimated by VOCPT which proposed rate for similar cargo. On such comparison it was found that the labour cost estimated by MOPT are lower or comparable to the labour cost estimated by VOCPT for stevedoring operations. On that basis the labour cost for stevedoring operation is considered as estimated by MOPT. As regards shore handling operations, as brought out in subsequent paragraphs, labour cost estimated by MOPT is considered at 5% and 10% on the equipment hire cost for dry bulk cargo respectively or the estimated labour cost estimated by MOPT whichever is lower except for Granite marble and Jumbo bags for reasons explained in subsequent paragraphs.

- (iv). (a). The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe broad classification of 12 cargo groups under Dry Bulk Cargo and 12 cargo groups under Break Bulk Cargo.
- (b). The MOPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for nine dry bulk groups viz., (i). Finished Fertilizers, (ii). Food Grains, (iii). Coking Coal, (vi). Iron Ore Lumps / Pellets, (v). Other Ores and Minerals, (vi). Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk cargo, (vii). Alumina & Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo, (viii) Alumina & Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD), (ix). Wood Chips following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. It is relevant to state that the Stevedoring and Shore handling Guidelines do not specify separate cargo group for Alumina and Pig Iron ingots (MD) and for wood chips proposed by MOPT at Serial No.(viii) and (ix).
- (c). As regards Break Bulk Cargo, the MOPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for nine break bulk cargo group viz., (i). Bagged cargo, (ii). Jumbo Bags, (iii). Jumbo Bags (Bleeding in Hatch), (iv). Iron and steel- coils & slabs, (v). Iron, steel- pipes, tubes, plates, (vi). TMT / WR Bars, (vii). Granites & Marbles, (viii) Containers- Empty, (ix). Containers - Laden following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. There are no separate cargo group for Jumbo Bags (Bleeding in Hatch) and for TMT / WR Bars in the Stevedoring and Shore handling Guidelines for which the port has proposed separate tariff.
- (d). The port was specifically requested to furnish justification and basis for additional four cargoes proposed to be included. Despite specific request, the port has not justified it except for Jumbo Bags (bleeding in hatch). The MOPT has stated that jumbo Bags are initially brought in as break bulk cargo and later the bags are broken and discharged into the hatches, as the importer requires the cargo in bulk at the receiver port. The cargo being hygroscopic (attracting moisture) cannot be transported in loose and are bagged in sealed jumbo bags.

It is relevant to state that cargo profile at the port falls under the domain of each port trust and depends on the cargo traffic of each port. Since the port has broadly followed the cargo classification prescribed in the guidelines, this Authority goes with the cargo classification proposed by the port. In the absence of any specific norms for these four cargo items in the Stevedoring and Shore Handling guidelines, this Authority relies on the proposal of the port in this regard.

(v). **Productivity Standards for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**

- (a). Clause 3.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribes the productivity norms for dry bulk and break bulk cargoes. The MOPT has followed productivity norms for dry bulk except for a few items where the MOPT has considered the norms lower than the norms prescribed in the guidelines.

As regards Break Bulk Cargo, the port has considered lower productivity levels than the prescribed norms.

- (b). Further, as stated earlier, the MOPT has proposed to include the following cargo groups for which no norms are prescribed in the stevedoring and shore handling guidelines:

Sl. No.	Commodity	Productivity considered by MOPT (In tonnes/ per hook per shift)
<b>Dry Bulk</b>		
1.	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo (Mooring Dolphin)	550
2.	Wood Chips	750
<b>Break Bulk</b>		
3.	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	350
4.	TMT/WR Bars [Thermo Mechanically treated Bars and Water Resistant Bards]	180

When the MOPT was requested to explain the reasons for categorizing the cargo items given above at serial nos.1 and 3 separately despite having proposed tariff for similar type of cargo in the proposal, the MOPT has stated that jumbo Bags are initially brought in as break bulk cargo and later the bags are broken and discharged into the hatches, which is time consuming process as the importer requires the cargo in bulk at the receiver port. The cargo being hygroscopic cannot be transported in loose and are bagged in sealed jumbo bags. The basis for handling rates considered for the other three cargoes is reportedly based the last three years actual handling rates achieved by it. However, the actual handling rate for last three years furnished by MOPT does not show these cargo items separately. In the absence of specific norms for the above four cargo items in the guidelines and based on the clarification furnished by MOPT, the productivity parameter considered by the port is relied upon in this analysis.

- (c). Mormugao Stevedores Association (MSA) has requested that the productivity norm for container handling should be on per TEU basis as against the productivity norm prescribed in per tonne basis. The port was, therefore, specifically requested to review the unit of productivity norms for container in view of the point made by MSA. The MSA has reported that the best case average productivity for laden container is 55 TEUS and for empty containers in 65 TEUs, which appears to have been considered by MOPT.

If the International Standard, reported by the MSA of 14MT per TEU is considered, the productivity for laden container works out to 75 TEUs per hook per shift and for empty containers, the MSA has reported that it is 85 TEUs. As against these productivity norms, the proposal of the port is at a lower level of 55 TEUs for laden containers and 65 TEUs for empty containers, as suggested by the MSA. While considering the productivity levels proposed by MOPT, since they are reported to be the best achieved, the port is advised to revise the productivity levels for laden and empty containers upwards during the next review of tariff.

Based on the request made by the MSA and Container Lines, the port has vide its letter dated 21 February 2017 and 2 March 2017 modified the unit rate of levy for container from per tonne basis to per TEU basis. As against `180.62 per tonne for empty container and `34.40 per tonne for laden container, the port has in the modified proposal proposed `969.28 per TEU for empty container and `1145.52 per TEU for laden container. The MOPT has also furnished a copy of approval of its Board of Trustees for the modified rates.

Since the modification in the proposal of MOPT is based on the request of the trade and MOPT has forwarded the approval of its Board of Trustees, this Authority decides to go with the proposal of the port in this regard.

- (d). The MSA has also pointed out that the optimal capacity for discharge / loading of certain cargoes like Granite, Fertilizers, Steel coils, Wood chips and Bagged cargoes are fixed on higher side and not based on the average statistics of the past. The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe performance norms for these cargo items except wood chips. The port has followed in general the norms prescribed in the guidelines and furnished reasons for deviation from prescribed norms. The MOPT has also stated that based on the field condition and meeting held with the stevedores there are few deviations from the norms prescribed in the Stevedore and Shore Handling Guidelines.
- (e). Annex – III of the Stevedoring & Shore handling Guidelines indicates the number of hooks per shift in respect of each of the cargo. The port has considered number of hooks per shift as per norms prescribed in the guidelines except for Coking Coal and Iron Ore Lumps/Pellets. As against prescribed norm of 4 number of hooks per shift, the MOPT has considered the 3 number of hooks per shift. The MOPT has stated that by experience, it has been observed that three hooks are operating with ease at any given point of time to achieve maximum throughput in a shift, due to limited space and manoeuvring constraints for the vehicles at the berths. The position furnished by the MOPT is relied upon as the port is the best judge for the operational matters.
- (f). A comparative position of the normative productivity for dry bulk and break bulk cargo as per the Guidelines, the productivity level considered by the port based on the information furnished by MOPT is furnished in a statement attached as **Annex – I** for dry bulk cargo and break bulk cargo.

It is relevant here to state that none of the user/ user association have raised any objections for the productivity norms considered by the MOPT except for container which is dealt with in previous paragraph even though sufficient opportunity of being heard was given to them. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows Authority to accept necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the Port Trusts keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed by the Guidelines. In view of the justification for deviation from prescribed norms as explained in the above analysis and in **Annex – I**, the productivity norms proposed by MOPT in respect of dry bulk and break bulk cargoes is considered.

- (g). Clause 4.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that optimal capacity for shore handling needs to match with the optimal capacity of the stevedoring operations. Accordingly, the optimal capacity of the shore handling operations for each of the commodity will be same as that for the stevedoring operations. The port has considered optimal capacity for shore handling operations at berth at par with the optimal capacity assessed by it for stevedoring operations.
- (h). Apart from upfront proposed tariff for shore handling operations at berth for the methods relevant at its port, the port has also proposed shore handling rates for cargo handled at Mooring Dolphin and at Rail siding. In the absence of specific norms for shore handling of cargo at Mooring Dolphin and at Rail siding, the Port has considered the productivity for these two areas at par with the productivity parameters considered by it for handling at berth, though it may not be always possible to achieve productivity standards at Mooring Dolphin at par with productivity at berth, except for Aluminum and Pig Iron Ingots and similar dry bulk cargo. Productivity is different for this cargo. The port has stated that the objective is to consistently improve on higher productivity.

In view of above submissions and in the absence of specific norms in the guidelines, this Authority goes ahead with the proposal of the port in this regard.

(vi). **Rates for the Stevedoring Operations - Dry bulk and Break bulk:**

- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment hire charge: (Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo)
  - (i). Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations. As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane or shore crane or HMC or combination of these handling equipments. The port has not estimated any HMC charges in equipment hire charges for arriving at Stevedoring rate. The port has stated that they have only one HMC in the port for which the rates are prescribed in the general revision of SOR of the port. The port has stated that a Ship Crane or a Shore

Crane or a HMC or combination of these can be used for handling of cargo between Ship and Shore. The position reported by MOPT which is in line with the equipment norms prescribed in the guidelines is relied upon

As regards hatch working, norms prescribes Dozer 5T – 1 number per hatch, grabs 1 no. per hook for a few dry bulk cargo and for a few dry bulk cargo viz. coking coal and iron ore it is 1 no of excavator per hatch, 1 no of Grab per hook. It is seen that the MOPT has proposed deployment of Pay loaders in place of dozers and excavators. Apart from that port has also considered deployment of JCB for handling finished fertilizer. In this regard it is relevant to state that even KPT, had proposed pay loaders in place of dozers / excavators based on the local condition of the port which was accepted by this Authority.

Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. The MOPT has furnished justification for the deviation proposed in the type of the equipment for hatch working.

The MOPT has stated that, the stevedoring and shore handling operations in MOPT is carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of equipments. The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, considered the optimum number of equipment for cargo handled. Hence, the deviation from the prescribed norms in equipments proposed for deployment in certain cases is less / more. The list of equipment put to use for handling various types of cargo has been reportedly provided by the Stevedores to the port. The port has stated that the Stevedores have the flexibility to use any equipment which would aid in achieving and / or increasing the productivity in a cost effective manner.

A comparative position of the equipment deployment proposed by MOPT for Stevedoring operation for hatch working vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines and the justification for deviation, if any, as furnished by the MOPT is attached in a statement as **Annex – II** for dry bulk cargo and break bulk cargo

In view of the justification furnished by MOPT for deviation in equipment profile and keeping in view that none of the stakeholders consulted in this case objected to the equipment proposed to be deployed by MOPT and in view of clause 1.8 of the guidelines which allows this Authority to consider adjustment in norms based on justification of the port, the deviation in the type of the equipment for hatch working proposed by MOPT is considered.

- (ii). As per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

The MOPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments based on the estimates of the equipment hire cost for stevedoring (and shore handling) operations provided by the Stevedores as such details are reportedly not available with the port. The MOPT has confirmed that the charges of hire of equipment provided by the stevedores are reasonable. The position reported by the port is relied upon.

Thus, in short equipment hire cost as estimated by MOPT is relied upon and considered for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

(c). **Labour Cost for Stevedoring Operations:**

- (i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in Annex – VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost.

- (ii). The port was specifically requested to confirm that quantum of labour prescribed in the norms are as per the National Tribunal Award. The Port has stated that it supplies only labour for crane operations as per NIT awards. Since this point was not addressed specifically the point was reiterated to the Port. The MOPT has stated that the estimates of the labour hire cost for stevedoring (and shore handling) operations have been provided by the Stevedores as no such details are available with the port. The port has relied on the information provided by the Stevedores since the port does not have any database. Further, the port has clarified that port supplies only labour for crane operations as per NIT awards. Apart from crane operations, the entire labour requirements are arranged by the Stevedores. As per the guidelines, norms prescribed in the Guidelines and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost. The port has categorically stated that port supplies labour only for crane operations as per NIT awards and that it has furnished the labour deployment done for stevedoring (and shore handling) operations which have been provided by the Stevedores as no such details are available with the port. None of the users/ user association consulted have raised any adverse remark in this regard. In the absence of the MOPT furnishing the details of labour cost as per the norms, the labour cost for stevedoring operations estimated by MOPT was compared with the labour cost for stevedores operations estimated by VOCPT which proposed rate for similar cargo. On such comparison it was found that the labour cost estimated by MOPT for most of the cargo are lower or comparable to the labour cost estimated by VOCPT is for stevedoring operations. On that basis the labour cost for stevedoring operation is considered as estimated by MOPT. The MOPT has also stated that the rates of labour in the State of Goa is much higher than any other part of the country. This aspect is presumed to be the reason wherever the labour cost is higher at MOPT as compared to VOCPT.
- (iii). To our specific request to confirm whether the unit rate of labour per ship complies with the guidelines position, the MOPT has stated that the rates of labour in the state of Goa is much higher than any other part of the country. Further, since the local condition varies from port to port, higher rates have been taken. The port has categorically stated that port does not decide on the cost of labour. The port has considered the labour cost estimates after due deliberations and discussions with the stevedores which is relied upon in view of the submissions made by the MOPT.
- (iv). The Stevedoring and Shore handling Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for Dry Bulk operations. It was understood during processing of stevedoring and shore handling proposal of KPT, that Tindal who is the leader of the Gang is a mandatory requirement per shift. The MOPT was requested to examine the issue in light of above and make necessary modification in the proposal. The port supplies only labours for crane operations as per NIT award and hence deployment of Tindal is also the responsibility of the concerned stevedores. The port has confirmed that there is no designation of Tindal operating in the port. In one another case of V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) also, when this point was brought out, the VOCPT has clarified that Tindal is not deployed. The point made by MOPT is, therefore, accepted.

(d). Operational Overheads and Administrative Overheads.

Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

(e). Margin.

As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by MOPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.

(f). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by MOPT and to be considered by this Authority based on the various parameters discussed above is attached as **Annex – III**.

(vii). **Rates for the Shore handling Operations:**

- (a). As stipulated in Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.



## (b). Equipment hire cost:

- (i). Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines lists down the five different handling methods that are adopted for shore handling operations of dry bulk cargo and four methods adopted for handling break bulk cargo. As stated earlier, the MOPT has proposed shore handling rates as per the Method five i.e. Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo. In respect of break bulk cargo, the MOPT has proposed shore handling rates as per the Method four i.e. Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard with in the port premises or vice versa as prescribed in the Guidelines. Slight deviation in some of the break bulk cargo for shore handling operations has been justified by MOPT. The MOPT has also stated that before sending the proposal to this Authority, it has discussed the proposal with all agencies carrying out (stevedoring and) shore handling operations. The methods of handling dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by MOPT for proposing the rates for shore handling operations is considered.
- (ii). Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex –IX and X of the Guidelines for dry bulk and break bulk cargo respectively.
- (iii).
  - (a). For Dry Bulk Cargo i.e. Coking Coal the normative list of equipment to be taken on hire are Payloaders 10T -6 nos. at berth, Trucks 15T-25 Nos, Payloaders 10T- 4 Nos. at storage yard as prescribed in Stevedoring and Shore handling guidelines. The MOPT has not considered any equipment cost for arriving of upfront tariff for Coking Coal Cargo. However MOPT has considered labour cost at ₹8,400 per shift to arrive at the upfront tariff rate for coking coal cargo at ₹5.23 per tonne.
  - (b). For Break Bulk Cargo i.e. Bagged Cargo the normative list of equipment to be taken on hire are Trucks 10T-9 Nos. as prescribed in Stevedoring and Shore handling guidelines. The MOPT has not considered any equipment cost for arriving of upfront tariff for Bagged Cargo. However MOPT has considered labour cost at ₹16,809 per shift to arrive at the upfront tariff rate for Bagged Cargo at ₹37.65 per tonne.

As regards the deviation for the above cargo items, as explained in previous paras, the MOPT has stated that, the stevedoring and shore handling operations in MOPT are carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of equipments. The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, considered the optimum number of equipment for cargo handled. The port has stated that the list of equipment put to use for handling various types of cargo have been provided by the Stevedores to the port. The port has stated that the Stevedores have the flexibility to use any equipment which would aid in achieving and/or increasing the productivity in a cost effective manner. Further MOPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments based on the estimates of the equipment hire cost for both stevedoring and shore handling operations provided by the Stevedores as no such details are available with the port. The MOPT has confirmed that the charges of hire of equipment provided by the stevedores are reasonable. The position reported by the port is relied upon.
- (iv). A comparative position of the equipment deployment proposed by MOPT for Shore handling operation vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for the methods adopted by MOPT and justification furnished by the MOPT for deviation ,if any, from the prescribed norms is attached as **Annex – IV** for dry bulk cargo and break bulk cargo.

As seen from **Annex – IV** above, MOPT has justified the deviation in equipment proposed to be deployed for Stevedoring and Shore handling operations from the norm in the guidelines. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and in view of justification furnished by MOPT for deviation from norms as brought out in said Annex, this Authority may consider to fix upfront tariff for shore handling operations based on the equipment profile proposed by MOPT.

The MOPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments based on the estimates of the equipment hire cost for both stevedoring and shore handling operations provided by the Stevedores as no such details are available with the port. The MOPT has confirmed that the charges of hire of equipment provided by the stevedores are reasonable. The position reported by the port is relied upon.

Thus, in short equipment hire cost as estimated by MOPT is relied upon and considered for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

(c). Labour Cost:

- (i). Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the norm for estimating labour cost for shore handling operations at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively.

However the MOPT has estimated the labour cost separately based on the manpower requirement provided by the stevedore citing details or database are not available with the port. When sought the reasons for deviation from the norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the MOPT has stated that the labour cost may be restricted as per the guidelines. Thus, MOPT has not restrained this Authority from modifying the labour cost to fit as per the norms prescribed in the Guidelines. Accordingly, the labour cost has been modified at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% of the equipment hire cost for Break bulk cargo, as per the stipulation contained in Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines or the labour cost estimated by MOPT whichever lower except for Granite Marble and Jumbo Bags for reasons explained in subsequent paragraphs.

Annex - X to the Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribes equipment norms for handling break bulk cargo under various methods. For shore handling operations for break bulk cargo, Method- 4 relates to cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa. As per Guidelines, this method is not applicable for Jumbo bags and Granite and marbles. Since, the MOPT envisages handling of these two cargos, the port has for assessing the upfront tariff for these cargoes, estimated equipment cost at ₹28,500 and ₹20,000 and labour cost at ₹16,800 and ₹26,100 per shift respectively. As regards Jumbo bags (bleeding in hatch) for which no norms are prescribed in the Guidelines, the MOPT has estimated equipment cost at ₹28,500 and labour cost at ₹18,608 respectively. If we go strictly as per norms, 10% labour cost for these three cargo comes to ₹2850/-, ₹2000/- and ₹2850/-per shift.

In the case of VOCPT, for those break bulk cargo items for shore handling operations where the method is not applicable/ no equipment is envisaged in the guidelines, the port has estimated labour cost at ₹10,000 per shift and has requested this Authority to consider admittance of labour cost as a token for provision of labour as contingency. In this context, it is relevant here to state that even while disposing the stevedoring and shore handling tariff proposal of COPT, the port had pointed out that guidelines prescribes nil equipment or prescribe method not applicable for a few break bulk cargo items. If no equipment is assigned as per norms, then the labour cost which is linked to equipment hire cost will also be nil and consequently overheads, total cost will also be nil and it will not be possible to propose tariff for these few cargo items. In COPT and KPT, the ports have, based on their local condition of handling these break bulk cargo items, proposed equipment for these break bulk items and labour cost linked as percentage to the equipment hire cost as per the prescribed norms was considered.

In the case of VOCPT, based on the point made by the port the labour cost estimated by the port for Jumbo bags, Iron & Steel-coils and slabs/pipes, tubes, plates was allowed by this Authority in the upfront tariff fixation of shore handling operations for the methods envisaged by the port

In the instant case also, for the reasons explained above and in view clause 1.8 of the guidelines which allows this Authority to adjust the norms based on local conditions, the estimates of equipment hire cost and labour cost furnished by the MOPT in respect of Jumbo Bags, Jumbo Bags (Bleeding in Hatch) and Granite and Marbles are considered as estimated by the MOPT.

- (ii). It is seen that the final rates approved by this Authority slightly varies from the rate proposed by the MOPT. This is mainly on account of the modification done in the estimation of labour cost for shore handling operations which has also led to modification in the operational overheads and administration overheads which are linked to the labour cost.
- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have to be estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations. Consequent to modification in estimation of labour cost as explained above, the estimation of each of the Operation Overheads and the Administrative Overheads estimated by MOPT at 20% of total equipment hire and labour cost undergoes a modification. The Operation and Administrative Overhead are estimated at 20% on the total equipment hire cost and modified labour cost.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by to arrive at the upfront shore handling tariff.
- (f). The cost statement for determination of the upfront tariff for shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by MOPT and considered by this Authority subject to minor corrections as explained above, based on the various parameters discussed above is attached as **Annex – V**.

(viii). **Rates for Shore handling at Mooring Dolphin and Rail Siding:**

- (a). As stated earlier, Stevedoring and Shore Handling Guidelines do not prescribe any norms for shore handling activities at Mooring Dolphin and Rail Siding. The MOPT has proposed upfront tariff rates for four dry bulk categories namely (i). Coking Coal, (ii). Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore, (iii). Other Ores, Minerals and (iv). Alumina, Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (MD) for Shore handling operation at Mooring Dolphin. As stated earlier Stevedoring and Shore Handling Guidelines do not prescribe any norms for shore handling activities at Rail Siding. The MOPT has proposed upfront tariff rates for two dry bulk categories namely (i) food grain (ii) Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and Other Similar Dry Bulk Cargo for shore handling operations at Rail Siding. The MOPT has proposed upfront tariff rates for three categories of Break Bulk Cargo namely (i) Iron, Steel-Coil and Slabs, (ii) TMT/WR Bars (iii) Granites and Marbles at Rail Siding.
- (b). The MOPT has broadly followed the methodology prescribed in the Stevedoring guidelines for arriving at the rates for these cargo items at mooring dolphin and rail siding.
- (c). In the absence of any equipment norms prescribed in the guidelines for handling these cargo at Rail siding and Mooring dolphin, the equipment profile as estimated by the MOPT and the equipment hire cost as estimated by the port is considered.
- (d). Clause 4.5.7 prescribe the norms and estimate of labour cost for shore handling operation at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo. As against this, the MOPT has considered labour cost based on the manpower requirement provided by the stevedores citing details or data base are not available with the port. It is relevant to state that the MOPT has applied the same methodology for arrival of tariff for shore handling operations at berth which is already explained in above paras. Based on the reply of MOPT that labour cost is restricted as per the guidelines, the labour cost has been modified at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% for Break Bulk cargo, as per the stipulation contained in Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines or the labour cost estimated by MOPT whichever is lower except for Granite Marble for reasons explained earlier.
- (e). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have to be estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations. Consequent to modification in estimation of labour cost as explained above, the estimation of each of the Operational Overheads and the Administrative Overheads estimated by MOPT at 20% of total

equipment hire and labour cost undergoes a modification. The Operation and Administrative Overhead are estimated at 20% on the total equipment hire cost and modified labour cost.

- (f). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by to arrive at the upfront shore handling tariff.
- (g). In the absence of specific norms for determination of upfront for Shore Handling Operations at Mooring Dolphin and Rail Siding, the cost statement for determination of the upfront tariff for shore handling operations at Mooring Dolphin for dry bulk cargo and at Rail Siding for dry bulk and break bulk cargo as furnished by MOPT is considered by this Authority subject to modifications as explained above attached as **Annex – VI & VII**.
- (ix). Based on the above analysis and taking into consideration the submissions made by the MOPT and recognising that the proposal is filed by MOPT with the approval of the MOPT Board, the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for dry bulk cargo and Break bulk cargo is approved as proposed by the Port in its proposal with some modification as discussed above.
- (x). (a). As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. The port was, therefore, requested to confirm that the proposed Performance Standards is based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port was requested to consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The MOPT in response has stated that the performance norms worked out by MOPT is based on guidelines of the Ministry of Shipping and have made suitable modification in the performance standard to meet the local conditions and constraints of space. The Performance Standards proposed by MOPT and our analysis thereon is given below:

**(a). Performance Standards proposed by MOPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.**

- (i). Clause 7.1 of the Guidelines stipulates the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff.
- (ii). The Performance Standards proposed by MOPT Dry Bulk Cargo for 100% indexation is at par with the performance standards considered by the port for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

This Authority has approved penalty / disincentive scheme following the Berthing Policy announced by the MOS for other Major Ports viz. Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Kolkata Port Trust (KOPT), Cochin Port Trust (COPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) based on the proposals filed by each of these ports.

Since Clause 7.1 of the Stevedoring and shore handling Guidelines stipulates the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff, a note is prescribed stating that the performance Standards for dry bulk cargo shall be as per the Berthing Policy issued by the MOS. The MOPT is advised to file a separate proposal for performance standards for dry bulk cargo under the Berthing Policy issued by the MOS within one month from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

**(b). Performance Standards proposed by MOPT for Break Bulk cargo:**

As per clause 7.1 of the guidelines. Performance Standard for cargo other than Dry Bulk cargo shall be prescribed by respective port for 100% indexation in SOR.

Thus, for break bulk cargo, the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates that the Performance Standards prescribed by the respective ports, will be applicable. That being so, the performance standards for break bulk cargo is approved as proposed by the port subject to minor modification as explained in the subsequent paragraph.

The Performance standards proposed by MOPT for the break bulk cargo items is on per shift per hook basis which is same as considered by the port for arriving at the optimal capacity on per shift basis. Since the upfront tariff is proposed on per shift basis, the productivity is prescribed on per shift basis instead of shift per hook basis proposed by the port. This is in line with the productivity on per shift basis prescribed in VOCPT. In case of KPT and COPT cases the productivity is prescribed on per day basis considering three shift per day.

- (xi). (a). While approving ad-hoc tariff, this Authority has approved terms and conditions commonly for all Major Port Trust. The MOPT has proposed to define the term 'Coastal Cargo' as any cargo, which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination and the MOPT has also proposed to define the term "Foreign Cargo" as any cargo other than coastal cargo. It is relevant to state that the definition of the term "Coastal Cargo" and "Foreign Cargo" are not prescribed in any other Major Port Trusts. Hence it is not found appropriate to prescribe the definition exclusively for MOPT.
- (b). The MOPT has proposed to define the term "Tonne" or "MT" as one Metric Tonne of 1000 kilograms or one cubic meter which is approved as proposed by the MOPT.
- (c). The definitions of other relevant terms prescribed by this Authority while approving adhoc upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling at MOPT are prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates.
- (xii). The MOPT has proposed some notes under the General Terms and Conditions, which are discussed hereunder:
  - (a). The MOPT has proposed a note under General Terms & conditions stating that handling charges for transshipment container shall be concessional rate not exceeding 1.5 times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle . The proposed note is in line with note no 2.8 of the Stevedoring guidelines read with clause 9.6 of the Working Guidelines issued by this Authority under Tariff Policy 2015 and hence same is incorporated in upfront tariff schedule for stevedoring and shore handling operations as proposed by port.
  - (b). The MOPT has proposed following notes under the General Terms and Conditions at serial no.(xii) to (xv):
    - (i). The individual contract/ service level agreement entered into between the Stevedore and their Principal shall not be binding on the Port in any way whatsoever.
    - (ii). Notwithstanding, any agreement / understanding between the Stevedore and their Principal, the Stevedore shall be bound to attain the operational performance norms as specified by the Port from time to time.
    - (iii). The Stevedoring operations shall be governed by the Stevedoring Policy issued by the Ministry of Shipping from time to time and on payment of such licence fees as shall be decided by the Board of Trustees, Mormugao Port Trust.

The above notes appears to be terms and conditions to be included by Port in individual contract / agreement with stevedores / shore handling operators. Hence, need not form part of the SOR.
  - (c). The note proposed by MOPT that Stevedores shall comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo /containers, etc. which have bearing on the determination of the tariff is incorporated as proposed by the port.

- (d). Other general terms and conditions prescribed in the ad-hoc upfront tariff approved by this Authority in the Order dated 8 February 2017 are continued to be prescribed in the final upfront tariff schedule as well, as they are found relevant.
- (xiii). As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The port has not furnished any documentary evidences in form of quotations / Budgetary estimates in respect of the estimates of equipment hire charges considered by the port. The port has said that the estimates have been obtained from the stevedores. Since this estimates were furnished by the port in its proposal in the year 2016, the base year for WPI escalation is prescribed as 01 January 2016. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.
- (xiv). Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) MOS, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

The port has, while arriving at the proposed rate, not considered the share of foreign cargo / coastal cargo and also not considered the impact of coastal concession while arriving at the proposed tariff.

To our specific clarification sought from the MOPT, the MOPT has stated that Private players are not given any subsidies by the Government and as such it would not be prudent to expect the stevedore to extend any concession to coastal cargo. Alternatively, foreign rates need to be increased to bring about a parity for handling coastal rates. Also, these ceiling rates, are over and above the rates payable by the stevedore to the Port as per the SOR, in which concession for coastal has already been provided. Any activity that includes deployment of equipment and local labour for handling any cargo, entails the same cost whether for foreign and coastal and there being no concession for the consumables, fuels and wages procured from the local market, it would bring about a disparity in the value of service. Hence, MOPT has felt that concessional tariff of stevedoring and shore handling charges for coastal cargo cannot be prescribed. As such, the port has requested that rates in the proposal may kindly be treated as coastal rates and the rates for foreign is increased suitably.

It is relevant here to mention that the Cochin Port Trust (COPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations made a similar request for non-prescription of concessional tariff for coastal cargo on the grounds that coastal concession is not advisable in the tariff for stevedoring and shore handling operations mainly because multiple firms carry out stevedoring and shore handling operations at Major Ports except in the case of Mumbai Port Trust (MBPT) with varying mix of foreign and coastal cargo with some firms handling only foreign or coastal cargo. When multiple firms are engaged in stevedoring and shore handling operations at Major Ports except MBPT with varying mix of foreign and coastal cargo, prescription of coastal concession will result in undue increase in tariff for foreign cargo, which may have unintended consequences. The other ports like Visakhapatnam Port Trust (VPT) and Kandla Port Trust (KPT) have also made similar points.

In view of the above position, the Ministry of Shipping (MOS) has been requested in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations. Accordingly, concessional rate for Coastal cargo is prescribed as per coastal policy direction issued by the MOS in the upfront tariff schedule in line with

prescription at all the other Major Port Trusts. Further, the MOPT has proposed rate for iron ore and iron ore pellets which are not eligible for coastal concession as per the coastal concession policy of the Government. That being so, the cost statement furnished by MOPT as well as the SOR are corrected by prescription of uniform rate for this cargo item for foreign and coastal cargo in tandem with the coastal concession policy of the MOS.

If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the stand taken above, a suitable amendment will be issued at that point of time, in consultation with MOPT.

- (xv). In the general revision Order of the MOPT, the port has requested that this Authority may go ahead with the proposed rationalised tariff for stevedoring proposed in the general revision proposal till such time as the SOR under the new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations is implemented. This Authority accordingly while approving the general revision of the SOR has approved the proposed tariff for stevedoring till such time the rates based on separate proposal filed by MOPT under the new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations are implemented. As regards shore handling operations as well, till such time the rates for shore handling operations are determined under new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations based on current proposal filed by the port, this Authority finds it appropriate to retain the existing schedule for shore handling operations in the revised proposed SOR. Thus, the existing SOR of the MOPT approved by this Authority prescribes the rate for stevedoring and shore handling operations.

During the proceeding of this case, the MOPT has stated that the Stevedoring and Shore Handling charges prescribed in the existing SOR under the general revision proposal will continue to be levied by the port. In this context, bringing out the above position, it was brought out to the port the stand now taken by the MOPT appears to be different from its earlier clarification. The port was, therefore, requested to furnish the reasons to continue with the existing rates prescribed in the SOR for stevedoring and shore handling along with the tariff sought for approval under the stevedoring and shore handling Guidelines proposed by the port. The port was also requested to explain the nature of services provided with reference to rate for stevedoring and shore handling operations prescribed in the existing SOR and confirm that there is no double counting of the cost elements considered in the stevedoring and shore handling rate prescribed in the general revision of SOR and the tariff proposed under the stevedoring and shore handling guidelines.

In this regard, the port has clarified that the rate prescribed in the General Revision of Scale of Rates are approved by this Authority for providing services by the port to its customers. The port provides services like gangs, crane operator to operate ships crane, signallers, etc. HMC for which the rates are specified in the General Revision of Scale of Rates. The MOPT has stated that upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations are the ceiling rates to be charged by the stevedores to their customers for providing services like private labour, equipment etc. and which are over and above the rates paid by the stevedores to the port. In view of the above stand taken by MOPT, the schedule 2.4.1(A) and (B) approved in the general revision of SOR is allowed to be retained for the present. The MOPT is advised to review these items and come up with a suitable proposal within two months from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (xvi). The Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) has stated that the Stevedoring Policy provides for the port to collect a royalty (or revenue share) on the tariff for Stevedoring / shore handling operations. The Port tariffs have already very recently been revised and fixed by TAMP vide order dated November 17, 2016 and, therefore, this will be an additional port charge levied on the users which increases the cost of doing business. GMOEA has objected to royalty on stevedoring / shore handling operations and have stated that this may also be brought to the kind attention of the Ministry for Shipping.

In this regard as stated by MOPT, Clause 3(v) of the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 issued by the MOS stipulates that the Port shall fix a per metric tonne royalty as the license fee from the Stevedoring and Shore Handling agents. Clause 3.5.5 and 4.5.5 of the stevedoring and shore handling guidelines explicitly stipulate that revenue share will not be considered as cost for determination of tariff. Further, clause 3.5.5. (a) of the guidelines stipulates the methodology to be adopted by the concerned Port Trust to fix per metric tonne royalty. The port is bound by the guidelines issued by the MOS which is explicit in the matter. The Port has during processing of this case mentioned that it shall fix royalty in a simplified per tonne Royalty for both Stevedore and Shore handling operations. In any case, fixation of royalty is beyond the mandate of this Authority. It falls under the domain of the concerned Port Trust.

- (xvii). (a). Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.

It is relevant to state that as per clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling guidelines, upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations approved by this Authority has 3 years validity period. That being so, the validity of the upfront tariff approved by this Authority in this Order is prescribed for 3 years from the date of its implementation in line with the guidelines which is binding both on MOPT and this Authority.

- (b). It is relevant here to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and MOS vide letter No.TAMP/47/2000-MBPT dated 06 May 2002.

In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority may advise the port to apply the ceiling rates (to be) approved to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. Thus, the port is requested to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

- (xviii). (a). As per clause 2.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff approved by this Authority are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The authorised individual stevedoring and shore handling operator may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

- (b). As per clause 2.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the authorised individual stevedoring and shore handling operator shall charge only for services provided by them. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted

- (xix). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No.TAMP/67/2017-VOCPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved by this Authority in this Order will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.

- (xx). **If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the MOPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.**

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the MOPT attached as **Annex - VIII** and **IX** respectively.

13.2. The ceiling rates approved may be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded may automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.



13.3. As stipulated in Clause 2.4. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the agreement in respect of the operator.

13.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieved the prescribed performance standards as per Annex - XIV in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

13.5. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the MOPT and TAMP, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

13.6. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

13.7. (i). As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.

(ii). As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the MOPT and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

13.8. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the MOPT. The MOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Ext./352/17]

**Mormugao Port Trust**

**Annex - I**

**Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the MOPT to arrive at the proposed productivity levels and justification for deviation from the prescribed norms furnished by MOPT.**

**Stevedoring operations**

Sl. No.	Commodity group	Productivity norms			No. of hooks per shift			Productivity (in tonnes per shift) (rounded off)	Justification for deviation, if any, as explained by MOPT
		As per Guidelines per hook	As proposed by Port per hook	Deviation from norm	As per Guidelines	As proposed by Port	Deviation from norm		
	<b><u>Dry bulk</u></b>								
1.	Finished Fertilizers	900	725	Yes	3	3	No	2175	Usually older and smaller capacity vessels carry fertilizers, hence crane capacity is less.

2.	Food Grains	660	560	Yes	3	3	No	1680	Labour intensive work, Multiple operations in shed at berth etc.
3.	Coking Coal	900	900	No	4	3	Yes	2700	1. Discharged directly into barges, hence tides, weather, under currents and availability of barges can affect the discharge. 2. In respect of deviation in number of hooks per ship the port stated that by experience, it has been observed that three hooks are operating with ease at any given point of time to achieve maximum through put in a shift, due to limited space and manoeuvring constraints for the vehicles at the berths.
4.	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Con Led & Zinc Ore	1460	950	Yes	4	3	Yes	2850	1. Loaded directly into barges, hence tides, weather, under currents and availability of barges can affect the discharge. 2. As regards deviation in cooking coal, refer justification by MOPT at Sl. No. 3.
5.	Other Ores and Minerals	870	870	No	3	3	No	2610	No deviation
6.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	1080	900	Yes	3	3	No	2700	Loaded directly into barges, hence tides, weather, under currents and availability of barges can affect the discharge
7.	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo	1120	725	Yes	3	3	No	2175	The productivity is directly linked to berth availability. At Mormugao Port, there are only two general cargo berths and the Port are operating with only one HMC at present. Further, being a conventional berth, adequate space is not available to deploy more number of trucks/trailers for feeding the crane and as a result it affects the loading operation.
8.	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (Mooring Dolphin)	No Norm	550	-	3	3		1650	-

Sl. No.	Wood Chips	No Norm prescribed	750	-	-	3		2250	-
---------	------------	--------------------	-----	---	---	---	--	------	---

**Break bulk**

1.	Bagged cargo	300	300	No	2.5	2.5	No	750	No deviation
2.	Jumbo Bags	560	400	No	2.5	2.5	No	1000	Bagged cargo is stored in twin decks / comings. Vehicle movement in sheds.

3.	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	No Norms	350	N/A.	No Norms	2.5	N/A.	875	Jumbo Bags are initially brought in as break bulk cargo and later the bags are broken and discharged into the hatches, which is time consuming process as the importer requires the cargo in bulk at the receiver port. The cargo being hygroscopic cannot be transported in loose and are bagged in sealed jumbo bags.
4.	Iron and steel- coils and slabs	1360	600	Yes	2.5	2.5	No	1500	Stowage inside holds, lashing of each layer, storage & movement.
5.	Iron and steel- pipes, tubes, plates	280	280	No	2.5	2.5	No	700	No deviation
6.	TMT/WRBs	No Norms	180	N/A.	No Norms	2.5	N/A.	450	No deviation
7.	Granites and Marbles	500	500	No	2	2	No	1000	No deviation
8.	Containers Empty*	200 (Tonnes)	65 (TEUs)	No	2	2	No	130	Due to request of Users/Users Association the MOPT has proposed the unit of levy for container to per TEU basis instead of per tonne basis.
9.	Containers Laden*	1050 (Tonnes)	55 (TEUs)	No	2	2	No	110	

\* The MOPT vide its letter dated 2 March 2017 has changed the productivity for container from per tonne basis to PER TEU basis.

### **Annex - II**

Comparative position of the equipment norms prescribed for Stevedoring operations for hatch working in the Stevedoring and Shore handling Guidelines vis-à-vis equipment deployment proposed by MOPT is tabulated below:

#### **A. Dry Bulk Cargo:**

Sl. No.	Group	Handling equipments for ship to shore		Handling equipment for hatch working		No. of hatch worked per shift		Justification furnished by MOPT for deviation, if any, from the prescribed norms as regarding hatch working.
		Norms as per guidelines	Proposed by MOPT *	Norms as per guidelines	Proposed by MOPT	Norms as per guidelines	Proposed by MOPT	
1	Finished Fertilizers	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these - 3 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these.	Dozer 5T – 1 No. Per hatch, Grabs – 1 No. / hook	3 Pay loaders, 2 JCB	3	3	(i). The list of equipment put to use for handling various types of cargo has been provided by the Stevedores.
2	Food Grains	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these - 3 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these.	Dozer 5T – 1 No. Per hatch, Grabs – 1 No. / hook	4 Iron mesh and 4 Grabs and Pay loader Big - 3	3	3	(ii). The stevedoring and shore handling operations in MOPT is carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of equipments.
3	Coking Coal	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these - 4 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these.	Excavator – 1 No. per hatch, Grab – 1 No. / hook	3 Pay loaders	4	3	
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these - 4 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these.	Excavator – 1 No. per hatch, Grab – 1 No. / hook	3 Pay loaders Small and 2 Pay loaders Big	4	3	

(iii). The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, considered the optimum number

5	Other Ores and Minerals	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these 3 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these.	Dozer 5T – 1 No. Per hatch, Grabs – 1 No. / hook	3 Pay loaders	3	3	of equipment for cargo handled. Put in a shift, due to limited space and manoeuvring constraints for the vehicles at the berths. [No user / user Association has objected to the proposed equipment deployment]
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these 3 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these.	Dozer 5T – 1 No. Per hatch, Grabs – 1 No. / hook	3 Pay loaders 10T inside each hold for collecting cargo and 2 Excavator	3	3	
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these 3 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these.	Dozer 5T – 1 No. Per hatch, Grabs – 1 No. / hook	3 Pay loaders	3	3	
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (Mooring Dolphin)	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these 3 nos.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these.	Dozer 5T – 1 No. Per hatch, Grabs – 1 No. / hook	3 Pay loaders	3	3	
9	Wood Chips	No norms prescribed.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or Combination of these.	No norms prescribed.	5 Pay loaders and 4 Excavator	No norms prescribed.	3	

\* The productivity is directly linked to berth availability. At Mormugao Port, there are only two general cargo berths and the Port is operating with only one HMC at present.

#### B. Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Handling equipments for ship to shore		Handling equipment for hatch working		No. of hatch worked per shift		Reasons for deviation, if any, as explained by MOPT
		Norms as per guidelines	Proposed by MOPT	Norms as per guidelines	Proposed by MOPT	Norms as per guidelines	Proposed by MOPT	
1	Bagged cargo	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required	No Equipment	5 Trucks, 2 Pay loaders and 7 Net Slings	2.5	2.5	(i). The list of equipment put to use for handling various types of cargo have been provided by the Stevedores.
2	Jumbo Bags	By hooks	By hooks	DFLT 5T – 1 No.	3 Forklifts (3 T), 6 Chain Slings and 1 Spreader.	2.5	2.5	(ii). Unlike other Ports, the stevedoring and shore handling operations in MOPT is carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of
3	Jumbo Bags(Bleeding in Hatch)	By hooks	By hooks	DFLT 5T – 1 No.	3 Forklifts (3 T), 6 Chain Slings and 1 Spreader.	2.5	2.5	
4	Iron and steel- coils and slabs.	By ship cranes using wire rope slings attached to the hooks	By ship cranes using wire rope slings attached to the hooks	DFLT 30T – 1 No.	5 Forklift of 32 T inside each holds for collections.	2.5	2.5	
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	By ship cranes using slings	By ship cranes using slings	DFLT 30T – 1 No.	5 Forklift of 20 T inside each holds for collections.	2.5	2.5	
6	TMT/WR Bars	No norms prescribed.	By ship cranes using	No norms	10 Nos. of Forklift of 25	2.5	2.5	

			slings	prescribed.	tonnes inside each holds due to size of TMT of 12 Mtrs.			equipments.
7	Granites and Marbles	By ship cranes using slings	By ship cranes using slings	DFLT 30T – 1 No.	1 set slings / dunnage	2	2	(iii). The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, considered the optimum number of equipment for cargo handled.  [No user/ user Association has objected to the proposed equipment deployment pattern]
8	Containers-Empty	By ship cranes using manual spreaders	By ship cranes using manual spreaders	No Equipment	2 Nos of Spreaders	2	2	
9	Containers-Laden	By ship cranes using manual spreaders.	By ship cranes using manual spreaders.	No Equipment	2 Nos of Spreaders.	2	2	

**STEVEDORING OPERATIONS**

Annex - III

Workings to arrive at upfront tariff for Stevedoring operations at MOPT as furnished by MOPT and considered by TAMP

**A. Dry Bulk cargo**

(in Rs.)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.) as proposed by MOPT	Upfront tariff per tonne per shift considered by TAMP	
				Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost/ Shift				Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2175	84000	11400	95400	19080	19080	133560	26712	160272	73.69	73.69	44.21
2	Food Grains	1980	1680	176800	20409	197209	39442	39442	276093	55219	331312	197.21	197.21	118.33
3	Coking Coal	3600	2700	54000	8400	62400	12480	12480	87360	17472	104833	38.83	38.83	23.30
4	Iron Ore and Iron Ore Pellets	5840	2850	110000	11409	121409	24282	24282	169973	33995	203969	71.57	71.57	71.57
5	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	2850	110000	11409	121409	24282	24282	169973	33995	203969	71.57	71.57	42.94
6	Other Ores and Minerals	2610	2610	54000	9600	63600	12720	12720	89040	17808	106848	40.94	40.94	24.56
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2700	118000	11409	129409	25882	25882	181173	36235	217408	80.52	80.52	48.31
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo	3360	2175	54000	10800	64800	12960	12960	90720	18144	108865	50.05	50.05	30.03
9	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo (Mooring Dolphin)	3360	1650	54000	0	54000	10800	10800	75600	15120	90721	54.98	54.98	32.99
10	Wood Chips	No Norms Prescribed	2250	218000	24300	242300	48460	48460	339220	67844	407064	180.92	180.92	108.55

**B. Break Bulk cargo**

(in Rs.)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne except for container in TEUs)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.) as proposed by MOPT	Upfront tariff per tonne per shift	
				Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost/ Shift				Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	750	37500	90000	127500	25500	25500	178501	35700	214201	285.60	<b>285.60</b>	<b>171.36</b>
2	Jumbo Bags	1400	1000	28500	16800	45300	9060	9060	63421	12684	76105	76.11	<b>76.11</b>	<b>45.67</b>
3	Jumbo Bags(Bleeding in Hatch)	No Norms Prescribed	875	28500	18609	47109	9422	9422	65952	13190	79142	90.45	<b>90.45</b>	<b>54.27</b>
4	Iron and steel- coils and slabs	3400	1500	200000	12609	212609	42522	42522	297652	59530	357182	238.12	<b>238.12</b>	<b>142.87</b>
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	700	700	125000	0	125000	25000	25000	174999	35000	209999	300.00	<b>300.00</b>	<b>180.00</b>
6	TMT/WR Bars	No Norms Prescribed	450	300000	15009	315009	63002	63002	441012	88202	529214	1176.03	<b>1176.03</b>	<b>705.62</b>
11	Granites and Marbles	1000	1000	20000	26100	46100	9220	9220	64540	12908	77448	77.45	<b>77.45</b>	<b>46.47</b>
9	Containers-Empty	400	130	14000	61004	75004	15001	15001	105007	21001	126007	969.29	<b>969.29</b>	<b>581.57</b>
10	Containers-Laden	2100	110	14000	61004	75004	15001	15001	105006	21001	126007	1145.52	<b>1145.52</b>	<b>687.31</b>

**Annex-IV**

Comparative position of the equipment norms prescribed for Shore handling operations in the Stevedoring and Shore handling Guidelines vis-à-vis equipment deployment proposed by MOPT is tabulated below:

**A. Dry Bulk Cargo:**

Sl. No.	Group	Equipment Profile		Justification furnished by MOPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
		Norms as per Guidelines	Proposed by MOPT	
	Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]			
1	Finished Fertilizers	Payloaders 10T - 3 nos at Berth, Trucks 15T-20 nos, Payloaders 10T- 2 nos.(at storage yard)	Payloaders-5 nos, Tippers-8 nos.	(i). The list of equipment put to use for handling various types of cargo have been provided by the Stevedores.
2	Food Grains	Payloaders 10T - 3 nos at Berth, Trucks 15T-20 nos, Payloaders 10T- 2 nos.(at storage yard)	Payloaders-6 nos, Tippers-20 nos.	
3	Coking Coal	Payloaders 10T - 6 nos at berth, Trucks 15T-25 nos, Payloaders 10T-4 nos( at storage yards),	NIL	(ii). The stevedoring and shore handling operations in MOPT is carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of equipments. The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, has considered the number of equipment for cargo handling.  [In the opinion of the MOPT, the no. of
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Payloaders 10T - 6 nos at berth, Trucks 15T -34 nos Payloaders 10T- 4 nos (at Storage Yard)	Payloaders-6 nos, Tippers-20 nos, Excavators - 2 nos	
5	Other Ores and Minerals	Payloaders 10T - 3 nos at berth, Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T- 2 nos (at Storage Yard),	Payloaders-5 nos, Tippers-15 nos	
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Payloaders 10T - 6 nos at berth, Trucks 15T -25 nos , Payloaders 10T- 4 nos (at Storage Yard)	Payloaders-6 nos (10 T), Excavators - 2 nos, Dumpers-15 nos	

7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Payloaders 10T - 6 nos at berth, Trucks 15T -25 nos , Payloaders 10T- 4 nos (at Storage Yard)	Payloaders- 3 nos	equipment considered is optimum]
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo(Mooring Dolphin)	Payloaders 10T - 6 nos at berth, Trucks 15T -25 nos , Payloaders 10T- 4 nos (at Storage Yard)	Payloaders- 3 nos	
9	Wood Chips	No Norms Prescribed	Tippers-30 nos, Dozers - 5 nos, Excavators - 4 nos	NA

**B. Break Bulk Cargo:**

Sl. No.	Group	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by MOPT
		Norm as per Guidelines	Proposed by MOPT	
	Method 4 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks & transported to storage yard within the port premises or vice versa]			
1	Bagged cargo	Trucks 10 T- 9 nos.	NIL	(i). The list of equipment put to use for handling various types of cargo have been provided by the Stevedores.  (ii). The stevedoring and shore handling operations in MOPT are carried out by the stevedores only. Further, given the physical constraint of the berth and apron the storage location, it would be practically difficult to fit in the normative requirement of equipments. The Port has, therefore, in consultation with the Stevedores, has considered the number of equipment for cargo handled.  [In the opinion of the MOPT, the no. of equipment is optimum]
2	Jumbo Bags	Not Applicable	Forklift - 3 nos (3 Tonne), Chainslings - 6 nos, Spreader - 1 no	
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	Not Applicable	Forklift - 3 nos (3 Tonne), Chainslings - 6 nos, Spreader - 1 no	
4	Iron and steel- coils and slabs	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Crane of 50 MT for unloading cargo - 2 nos, 32 MT Forklift for shifting cargo at warehouse - 4 nos, 20' & 40' Trailors - 12 nos	
5	TMT / WR Bars	No Norms Prescribed	Crane of 50 MT for unloading cargo - 2 nos, 32 MT Forklift for shifting cargo at warehouse - 4 nos, 20' & 40' Trailors - 2 nos	
6	Granites and Marbles	Not Applicable	Cranes - 5 nos, Trailors - 12 nos, Forlift - 2 nos, Hydra - 2 nos, Dunnage / Slings - 1 set	
7	Containers Empty	Fort Lift Truck 10 T - 1 no at berth and 1 no at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos	Spreader - 2 nos, Crane of 50 MT for loading / unloading cargo - 2 nos	
8	Containers Laden	Top Lifter 1 at berth and 1 at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Spreader - 2 nos, Crane of 50 MT for loading / unloading cargo - 2 nos	

**SHORE HANDLING OPERATIONS AT BERTH****Annex - V****Workings to arrive at upfront tariff for Shore handling operations at MOPT as furnished by MOPT and considered by TAMP****A. Dry Bulk cargo**

I.	As furnished by MOPT											
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)
				Equipment Hire Cost	Labour cost per shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
	Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]											
1	Finished Fertilizers	2700	2175	130000	11400	141400	28280	28280	197960	39592	237552	109.22
2	Food Grains	1980	1680	268000	20409	288409	57682	57682	403773	80755	484528	288.41
3	Coking Coal	3600	2700	0	8400	8400	1680	1680	11760	2352	14112	5.23
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	2850	338000	11409	349409	69882	69882	489173	97835	587008	205.97
5	Other Ores and Minerals	2610	2610	165000	9600	174600	34920	34920	244440	48888	293328	112.39
6	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3210	2700	253000	11409	264409	52882	52882	370173	74035	444208	164.52
7	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	2175	54000	10800	64800	12960	12960	90720	18144	108864	50.05
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo(Mooring Dolphin)	3360	1650	54000	0	54000	10800	10800	75600	15120	90720	54.98
9	Wood Chips	No Norms Prescibed	2250	578000	24300	602300	120460	120460	843220	168644	1011864	449.72

II.	As modified by TAMP													
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal
	Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]													
1	Finished Fertilizers	2700	2175	130000	6500	136500	27300	27300	191100	38220	229320	105.43	105.43	63.26
2	Food Grains	1980	1680	268000	13400	281400	56280	56280	393960	78792	472752	281.40	281.40	168.84
3	Coking Coal	3600	2700	0	8400	8400	1680	1680	11760	2352	14112	5.23	5.23	3.14



4	Iron Ore and Iron Ore Pellets	5840	2850	338000	11409	349409	69882	69882	489173	97835	587008	205.97	205.97	205.97
5	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	2850	338000	11409	349409	69882	69882	489173	97835	587008	205.97	205.97	123.58
6	Other Ores and Minerals	2610	2610	165000	8250	173250	34650	34650	242550	48510	291060	111.52	111.52	66.91
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3210	2700	253000	11409	264409	52882	52882	370173	74035	444208	164.52	164.52	98.71
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	2175	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	43.80	43.80	26.28
9	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo(Mooring Dolphin)	3360	1650	54000	0	54000	10800	10800	75600	15120	90720	54.98	54.98	32.99
10	Wood Chips	No Norms Prescribed	2250	578000	24300	602300	120460	120460	843220	168644	1011864	449.72	449.72	269.83

**B. Break Bulk cargo**

I.	As furnished by MOPT											
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne except for container in TEUs)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)
				Equipment Hire Cost	Labour cost per shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
	Method 4 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks & transported to storage yard within the port premises or vice versa]											
1	Bagged cargo	750	750	0	16809	16809	3362	3362	23533	4707	28240	37.65
2	Jumbo Bags	1400	1000	28500	16800	45300	9060	9060	63420	12684	76104	76.10
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	1400	875	28500	18609	47109	9422	9422	65953	13191	79144	90.45
4	Iron and steel- coils and slabs	3400	1500	300000	12609	312609	62522	62522	437653	87531	525184	350.12
5	TMT/WR Bars	No Norms Prescribed	450	250000	15009	265009	53002	53002	371013	74203	445216	989.37
6	Granites and Marbles	1000	1000	20000	26100	46100	9220	9220	64540	12908	77448	77.45
7	Containers-Empty	400	130	94000	61004	155004	31001	31001	217006	43401	260407	2003.13
8	Containers-Laden	2100	110	94000	61004	155004	31001	31001	217006	43401	260407	2367.34

II.	As modified by TAMP													
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne except for container in TEUs)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 10% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal
	Method 4 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks & transported to storage yard within the port premises or vice versa]													
1	Bagged cargo	750	750	0	16809	16809	3362	3362	23533	4707	28240	37.65	37.65	22.59
2	Jumbo Bags	1400	1000	28500	16800	45300	9060	9060	63420	12684	76104	76.10	76.10	45.66
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	1400	875	28500	18609	47109	9422	9422	65953	13191	79144	90.45	90.45	54.27
4	Iron and steel- coils and slabs	3400	1500	300000	12609	312609	62522	62522	437653	87531	525184	350.12	350.12	210.07
5	TMT/WR Bars	No Norms Prescribed	450	250000	15009	265009	53002	53002	371013	74203	445216	989.37	989.37	593.62
6	Granites and Marbles	1000	1000	20000	26100	46100	9220	9220	64540	12908	77448	77.45	77.45	46.47
7	Containers-Empty	400	130	94000	9400	103400	20680	20680	144760	28952	173712	1336.25	1336.25	801.75
8	Containers-Laden	2100	110	94000	9400	103400	20680	20680	144760	28952	173712	1579.20	1579.20	947.52

**SHORE HANDLING OPERATIONS AT MOORING DOLPHINS**

Annex - VI

Workings to arrive at upfront tariff for Shore handling operations at Mooring Dolphins MOPT as furnished by MOPT and considered by TAMP

**Dry Bulk cargo**

I.	As furnished by MOPT											
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)
				Equipment Hire Cost	Labour cost per shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
1	Coking Coal	3600	2700	76200	10800	87000	17400	17400	121800	24360	146160	<b>54.13</b>
2	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	2850	76200	6000	82200	16440	16440	115080	23016	138096	<b>48.45</b>
3	Other Ores and Minerals	2610	2610	54000	6000	60000	12000	12000	84000	16800	100800	<b>38.62</b>
4	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo(Mooring Dolphin)	3360	1650	76200	8400	84600	16920	16920	118440	23688	142128	<b>86.14</b>

II. <u>As modified by TAMP</u>														
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5 % of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost				Foreign	Coastal
1	Coking Coal	3600	2700	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	49.78	49.78	29.87
2	Iron Ore and Iron Ore Pellets	5840	2850	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	47.16	47.16	47.16
3	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	2850	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	47.16	47.16	28.30
4	Other Ores and Minerals	2610	2610	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	36.50	36.50	21.90
5	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo(Mooring Dolphin)	3360	1650	76200	3810	80010	16002	16002	112014	22403	134417	81.46	81.46	48.88

**SHORE HANDLING OPERATIONS AT RAIL SIDING**

Annex – VII

Workings to arrive at upfront tariff for Shore handling operations at Rail Siding at MOPT as furnished by MOPT and considered by TAMP												
A. <u>Dry Bulk cargo</u>												
I. <u>As furnished by MOPT</u>												
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)
				Equipment Hire Cost	Labour cost per shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost			
1	Food Grains	1980	1680	300000	300000	600000	120000	120000	840000	168000	1008000	600.00
2	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3210	2700	178000	0	178000	35600	35600	249200	49840	299040	110.76

II. As modified by TAMP														
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal
1	Food Grains	1980	1680	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	315.00	315.00	189.00
2	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3210	2700	178000	0	178000	3600	35600	249200	49840	299040	110.76	110.76	66.46

**B. Break Bulk Cargo**

I. As furnished by MOPT													
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	
				Equipment Hire Cost	Labour cost per shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				
1	Iron and steel- coils and slabs	3400	1500	470000	19109	489109	97822	97822	684753	136951	821704	547.80	
2	TMT/WR Bars	No Norms Prescribed	450	380000	25109	405109	81022	81022	567153	113431	680584	1512.41	
3	Granites and Marbles	1000	1000	400000	31200	431200	86240	86240	603680	120736	724416	724.42	

II. As modified by TAMP														
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift by MOPT (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 10% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal
1	Iron and steel- coils and slabs	3400	1500	470000	19109	489109	97822	97822	684753	136951	821704	547.80	547.80	328.68
2	TMT/WR Bars	No Norms Prescribed	450	380000	25109	405109	81022	81022	567153	113431	680584	1512.41	1512.41	907.45
3	Granites and Marbles	1000	1000	400000	31200	431200	86240	86240	603680	120736	724416	724.42	724.42	434.65

**MORMUGAO PORT TRUST****UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES****Definitions and General conditions****(I). Definitions:**

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.
- (vii). “Tonne” or “MT” as one Metric Tonne of 1000 kilograms or one cubic meter.

**(II). General conditions:**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate.
  - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - (ii). Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
  - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). The Stevedoring shall comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers, etc., which have bearing on the determination of the tariff.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vii). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (viii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (ix).
  - (a). The tariff notified is ceiling level.
  - (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
  - (c). The authorized agent may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
  - (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (xi). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the Port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.

- (xii). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges handling for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be carried out by Port as per TAMP notified SOR.
- (xiii). The average out put per hook / shift per vessel shall be arrived as follows:
  - (a). The tonnage as per Bill of Landing shall be divided by the number of hooks employed for the vessel to determine the tonnage per hook for the vessel.
  - (b). In the case of shore operations the shift-wise tonnage as per tally sheet based on the lorry / railway / packing list will be the basis for billing.
  - (c). The fraction of output below 0.5 shall be ignored and 0.5 and above shall be rounded off to the next higher tonne.
- (xiv). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January and 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1<sup>st</sup> April of the relevant year till 31<sup>st</sup> March of the following year.
- (xv).
  - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
  - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with the Scale of Rates will be applicable.
  - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
  - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
  - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
  - (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. above of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xvi). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xvii). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

- (xviii). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xix). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xx). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xxi). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xxii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- (xxiii). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005.
- The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
  - In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

*(As and when there is any change in the policy direction issued by the MOS on coastal concession, the same will be communicated to the port.)*

### (III). PART I- STEVEDORING OPERATIONS

#### SECTION – A – DRY BULK

Rate per Tonne (in ₹)

Sr. No.	Commodity Group	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilisers	73.69	44.21
2	Food Grains	197.21	118.33
3	Coking Coal	38.83	23.30
4	Iron Ore and Iron Ore Pellets.	71.57	71.57
5	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore etc.	71.57	42.94
6	Other Ores and Minerals	40.94	24.56
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	80.52	48.31
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	50.05	30.03
9	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (Mooring Dolphin)	54.98	32.99
10	Wood Chips	180.92	108.55



**SECTION – B – BREAK BULK****(in ₹)**

Sr. No.	Commodity Group	Unit	Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	Per Tonne	285.60	171.36
2	Jumbo Bags	Per Tonne	76.11	45.67
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	Per Tonne	90.45	54.27
4	Iron and Steel - Coil and Slabs	Per Tonne	238.12	142.87
5	Iron and Steel - Pipes, Tubes, Plates	Per Tonne	300.00	180.00
6	TMT /WRBars	Per Tonne	1176.03	705.62
7	Granites and Marbles	Per Tonne	77.45	46.47
8	Containers – Empty	Per TEU	969.29	581.57
9	Containers – Laden	Per TEU	1145.52	687.31

**(IV). PART II - SHORE HANDLING OPERATIONS AT MOORING DOLPHINS****SECTION – A – DRY BULK****Rate per Tonne (in ₹)**

Sr. No.	Commodity Group	Foreign	Coastal
1	Coking Coal	49.78	29.87
2	Iron Ore and Iron Ore Pellets	47.16	47.16
3	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	47.16	28.30
4	Other Ores and Minerals	36.50	21.90
5	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (Mooring Dolphin)	81.46	48.88

**(V). PART III- SHORE HANDLING OPERATIONS AT RAIL SIDING****SECTION – A – DRY BULK****Rate per Tonne (in ₹)**

Sr. No.	Commodity Group	Foreign	Coastal
1	Food Grains	315.00	189.00
2	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	110.76	66.46

**SECTION – B – BREAK BULK****Rate per Tonne (in ₹)**

Sr. No.	Commodity Group	Foreign	Coastal
1	Steel - Coil and Slabs	547.80	328.68
2	TMT /WRBars	1512.41	907.45
3	Granites and Marbles	724.42	434.65

**(VI). PART IV- SHORE HANDLING OPERATIONS AT BERTH****SECTION – A – DRY BULK****Rate per Tonne (in ₹)**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
1	Finished Fertilisers	105.43	63.26
2	Food Grains	281.43	168.84
3	Coking Coal	5.23	3.14
4	Iron Ore and Iron Ore Pellets.	205.97	205.97
5	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	205.97	123.58
6	Other Ores and Minerals	111.52	66.91
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	164.52	98.71
8	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	43.80	26.28
9	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo (Mooring Dolphin)	54.98	32.99
10	Wood Chips	449.72	269.83

**SECTION – B – BREAK BULK****(in ₹)**

<b>Sr. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Unit</b>	<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
1	Bagged Cargo	Per Tonne	37.65	22.59
2	Jumbo Bags	Per Tonne	76.10	45.66
3	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	Per Tonne	90.45	54.27
4	Iron and Steel - Coil and Slabs	Per Tonne	350.12	210.07
5	TMT /WRBars	Per Tonne	989.37	593.62
6	Granites and Marbles	Per Tonne	77.45	46.47
7	Containers – Empty	Per TEU	1336.25	801.75
8	Containers – Laden	Per TEU	1579.20	947.52

**Performance Standards****Annex - IX****A. For Dry Bulk Cargo:**

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

**B. For Break Bulk Cargo:**

<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Performance Standards per shift (in tonnes except for containers in TEUs)</b>
(i)	Bagged Cargo	750
(ii)	Jumbo Bags	1000

(iii)	Jumbo Bags (Bleeding in Hatch)	875
(iv)	Iron and Steel Coils and Slabs	1500
(v)	Iron and Steel - Pipes, Tubes, Plates	700
(vi)	Granite	450
(vii)	TMT /WRBars	1000
(viii)	Containers - Empty	130 TEUs
(ix)	Containers - Laden	110 TEUs